Долетим до Одера

Георгий Андреевич Пшеняник

SHOUT
SHARE
IT

- Пшеняник Георгий Андреевич

Пшеняник Георгий Андреевич
Долетим до Одера

Пшеняник Георгий Андреевич

Долетим до Одера

{1}Так обозначены ссылки на комментарии к персоналиям. Комментарии в конце текста книги.

Аннотация издательства: Автор книги - начальник штаба 88-го истребительного авиационного полка. Проникновенно рассказывает он о мужестве и героизме авиаторов-однополчан в годы Великой Отечественной войны. Сам непосредственный участник излагаемых событий, доктор военных наук, профессор Г. А. Пшеняник вспоминает о делах полкового штаба, который возглавлял в трудные первые дни военного лихолетья, о своей работе в оперативном отделе штаба 4-й воздушной армии. Книга рассчитана на массового читателя.

С о д е р ж а н и е

Полк набирает высоту
Боевое крещение
Над Днепром
Первая победа
Терриконы в огне
Дорога на юг
К предгорьям Кавказа
Как сорвать "Эдельвейс"?
В небе у моря
Через Белоруссию - на Берлин
Примечания

Полк набирает высоту

Шел последний для нашей Родины предвоенный год. На западе Европы уже полыхал пожар второй мировой войны. В условиях надвигающейся опасности особое внимание уделялось формированию новых авиационных частей, подготовке кадров летного состава.

Одним из первенцев в ряду полков-"новобранцев" стал созданный в 1940 году на Украине 88-й истребительный авиационный полк. Он был сформирован на основе 6-й отдельной авиационной эскадрильи, которая к тому времени имела достаточный практический опыт летной работы, технического обслуживания материальной части: в сентябре 1939 года ее личный состав участвовал в освобождении Западной Украины. Командир эскадрильи капитан М. А. Федосеев, его помощник

капитан А. И. Халутин на первых порах приняли руководство созданным полком.

6-я эскадрилья базировалась на полевом аэродроме близ Житомира. В один из погожих мартовских дней ей поступил приказ перелететь на другой аэродром грунтовую площадку неподалеку от Винницы. Там и было положено начало формированию 88-го истребительного авиационного полка. Руководящий состав части комплектовался из летчиков, имевших за плечами опыт инструкторской работы в летных школах. Вскоре командиром полка был назначен майор М. А. Булгаков. Федосеев стал его помощником, а Халутин - инспектором по технике пилотирования. Александр Иванович напряженно трудился по вводу в строй молодых летчиков.

В полку были сформированы четыре эскадрильи. Командование двумя из них было поручено участникам войны в Испании, награжденным за боевые действия в рядах республиканской армии орденами Красного Знамени, капитану В. С. Волкову и капитану В. И. Полянскому. Руководство еще двумя эскадрильями приняли только что окончившие военную академию летчики Ю. А. Чубаров и Н. М. Сериков.

Молодые в общем-то люди - не старше 28 лет, - толковые специалисты, закаленные физически, все они рьяно взялись за дело. И дело пошло: полк быстро набирал высоту - в прямом и переносном смысле.

Запомнился мне с тех давних лет Михаил Федосеев, наш первый командир. Его биография чем-то вообще характерна для молодости моего поколения.

С волжских берегов вступил в жизнь Федосеев. Его родной город - Казань, родная стихия - могучая Волга, на берегах которой проходило короткое мальчишеское детство. Годы были бурными - первая мировая война, свержение царя в феврале 1917-го, Октябрьская революция, гражданская война, голод. И детство у мальчишки из рабочей семьи было тревожное, полуголодное, полубезграмотное. Когда подрос, то из Казани перебрался в Нижний Новгород. 16-летним парнишкой поступил учеником слесаря на знаменитый завод "Красное Сормово". За пять лет Михаил успел прожить большую трудовую жизнь. В 1931-м по путевке комсомола поехал на Урал - там работал на лесозаготовках, сплавлял лес. Потом строил химический комбинат в Пермской области. Учился на рабфаке без отрыва от производства. В 1933 году его как передового рабочего и активиста райком комсомола направляет в Оренбургское авиационное училище. Так юноша с волжских берегов встретился с небом.

Все удавалось Михаилу, всюду он был первым. В 1936 году, после окончания училища по первому разряду, его откомандировали в Борисоглебскую школу высшего пилотажа. И здесь он в передовиках. Стены школы молодой летчик покидает командиром звена. Первомай 1937 года. Воздушный парад над Красной площадью. Один из краснозвездных истребителей, стремительно пролетающих над Москвой, над Кремлем, над Мавзолеем Ленина, вел летчик Киевского Особого военного округа Михаил Федосеев.

Когда в 1936 году произошел фашистский мятеж в Испании и развернулись схватки между плохо вооруженными народными массами и фалангистами Франко, Федосеев подал рапорт командованию: "Прошу отправить меня добровольцем в Испанию. С фашистами буду сражаться так, как подобает коммунисту". Рапорт Федосеева был удовлетворен...

Первый фашистский самолет в небе Испании Михаил сбил 4 августа 1938 года. На штурм переправ и плацдармов республиканцев по реке Эбро фашисты бросили с воздуха 250 машин. На высоте пять тысяч метров Федосеев нагнал одного из "мессершмиттов". Как ни изворачивался тот, пытаясь уйти, наш летчик на своем И-16 все-таки достал его прицельной очередью. Через несколько дней он занес на свой счет еще один сбитый самолет. Неудержимым, нацеленным на врага был Михаил Андреевич в бою, и за это качество испанские товарищи прозвали его "ресистенте" - неутомимый.

Осенью 1938 года интернациональные бригады прощались с Испанией. На счету Федосеева было 160 боевых вылетов, 40 воздушных боев, 7 сбитых самолетов. За мужество, проявленное в боях, его удостоили ордена Ленина.

По возвращении на Родину Михаил Андреевич был назначен командиром 6-й отдельной авиационной эскадрильи. Затем стал помощником, позже заместителем командира полка. Интересны, убедительны и наглядны были разборы учебно-воздушных боев, проводимые Федосеевым, Нередко, прерывая рассказ, он садился в кабину самолета, приглашая в соседний условного противника, и над аэродромом разыгрывалась настоящая "коррида".

К сожалению, в нашем полку Федосеев пробыл недолго, чуть больше года. Перед самой войной его назначили командиром вновь сформированного 247-го истребительного авиационного полка. Жалко было нам расставаться с Михаилом Андреевичем, но мы понимали, что на новом месте он нужнее.

С сентября 1941 года по март 1942-го Федосеев совершил 169 боевых вылетов, участвовал в 27 воздушных боях, сбил 13 вражеских самолетов. Последний, роковой вылет был совершен

им 22 марта. Посмертно подполковник М. А. Федосеев удостоен звания Героя Советского Союза.

Наш полк представлял собой сильную боевую единицу. Четыре его эскадрильи имели 58 самолетов И-16 последних модификаций. И все же к 1940 году этот самолет, несмотря на сравнительно недолгий срок службы, морально устарел: он уступал новейшим немецким истребителям Ме-109 в некоторых тактико-технических данных, особенно в скорости и в вертикальном маневре.

Советская авиапромышленность в этот период осваивала производство новых скоростных истребителей, штурмовиков, бомбардировщиков. Но их было еще очень мало. Поэтому перед летчиками нашего истребительного авиаполка, как и перед авиаторами других частей, была поставлена задача - досконально освоить самолеты И-16 и именно на них быть готовыми к боевым действиям. Так оно впоследствии и случилось - до глубокой осени 1942 года сражались наши летчики на этих машинах.

И-16 отличался повышенной горизонтальной маневренностью (время выполнения виража - 17 секунд против 20 секунд у немецкого Ме-109), мощным стрелковым вооружением, надежностью в эксплуатации и удивительной живучестью. Не раз летчики полка возвращались с боевых заданий на самолетах, изрешеченных десятками пуль и осколков от снарядов. Израненный и покалеченный И-16 каким-то чудом держался в воздухе и все-таки дотягивал до своего аэродрома. Пилоты по-доброму шутливо прозвали этот самолет "ишачком" - на войне он действительно был работягой.

Надежной эксплуатации самолета И-16, его успешному боевому применению во многом способствовала самоотверженная работа технического состава полка. Знатоками своего дела были руководители инженерно-авиационной службы эскадрилий воентехники 1 ранга В. С. Савченко, Е. А. Коломиец, В. П. Касьянов. Безотказная работа бортового вооружения обеспечивалась специалистами под руководством военинженера 3 ранга И. Р. Пронина. За исправность спецоборудования самолетов отвечали мастера своего дела воентехники 1 ранга Г. Л.. Вартанов, И. М. Фрулев.

Мне с первого дня пребывания в полку пришлось работать в его штабе. Начальником штаба у нас был майор С. Я. Фоменко. Я, занимая должность начальника оперативного отделения, был его первым заместителем. Вместе мы проработали около года - до февраля 41-го, когда Фоменко был переведен на новое место службы, а меня назначили начальником штаба 88-го истребительного.

Люди военные хорошо знают, что такое штаб полка. В мирное время это основной орган руководства обучением, воспитанием и повседневной деятельностью личного состава. Здесь осуществляется планирование учебно-боевой подготовки, организуется управление частью, решается множество вопросов, касающихся самых разных сторон воинского труда. Поскольку наш полк располагался отдельным авиагарнизоном, то немало забот возникало у нас, штабистов, в связи с проблемами караульной службы, расквартирования личного состава, поддержания в городке внутреннего порядка, соблюдения воинской дисциплины. Особое внимание штаб уделял командирской подготовке.

Штабная служба мне нравилась. Затруднений я не испытывал: помогали знания, полученные в Военно-воздушной академии имени Н. Е. Жуковского, командный факультет которой я окончил в марте 1940 года. Был я тогда еще довольно молод, работал увлеченно, на часы не поглядывал. Из штаба обычно уходил поздно вечером, но перед сном еще успевал "покорпеть" над учебными заданиями, полученными с факультета заочного обучения Военно-политической академии имени В. И. Ленина.

О том, как поступил в эту академию, - рассказ особый. Французы в таком случае говорят: "Ищите женщину". А я в те годы познакомился со студенткой московского пединститута Марией Балкиной, ставшей вскоре моей верной подругой, женой. Мария заканчивала исторический факультет. И при встречах в наши разговоры нередко врывались римские императоры и египетские фараоны, средневековые рыцари и русские бояре из смутного времени. Признаться, приходилось пасовать перед студенткой. Это задевало мое самолюбие. Тогда-то я и решил получить военно-политическое образование, дававшее более обширные знания в области истории, чем командный факультет "Жуковки". Хотя, конечно, это было далеко не главной и не единственной причиной такого решения - армии нужны были и высококвалифицированные политические работники. К сожалению, война прервала мою заочную учебу. Только после войны мне посчастливилось завершить свою военно-историческую подготовку в Военной академии Генерального штаба, так что в конце концов мы "поделили" с Марией императоров и фараонов.

Надеюсь, читатель простит мне это лирическое отступление. Смею уверить: не было у нас, авиаторов, вместо сердец пламенных моторов, как пелось тогда в одной в общем-то неплохой песне. Мы были живыми людьми: работали и отдыхали, грустили и смеялись, любили и ненавидели (если было кого и за что) - как все.

Жители Винницы симпатизировали нам, улыбались, как хорошим знакомым, встречая на улицах в выходные дни. Да и как было не улыбаться молодцеватым парням, облаченным в парадные темно-синие френчи, белоснежные рубашки с черными галстуками, в лихо сдвинутых набекрень пилотках! Винницкие девушки тайком вздыхали по нас. Но довольно скоро тайное становилось явным: многие из девчат повыходили замуж за моих однополчан, став их верными спутницами на всю жизнь. Короткую или длинную - этим распорядилась война.

И нам нравилась Винница - не только ее люди, веселые и доброжелательные, но и сам город, его белые, как летние облачка, дома, утопающие в зелени садов, и чистые улочки, сбегающие к берегам Южного Буга. Мы побывали в музеях города, познакомились с его прошлым. С интересом узнали, что Винницкая область имеет определенное отношение к военной истории нашей Родины вообще и к истории авиации в частности,

В восьмидесяти километрах к юго-востоку от Винницы расположен старинный город Тульчин, а неподалеку от него - село Тимановка. Весной 1796 года здесь находилась штаб-квартира великого русского полководца Александра Васильевича Суворова, здесь он проводил с войсками учения и маневры. Именно в Тульчине была окончательно составлена и записана знаменитая суворовская "Наука побеждать". Летчики нашего полка хорошо знали постулаты этой науки: "Стреляй редко, да метко", "В атаке не задерживай", "Тяжело в ученье - легко в походе" и многие другие.

Во время тренировочных полетов летчики нередко кружили над селом Вороновицы, расположенным километрах в двадцати от нашего авиагородка. В центре села выделялся старинный дом с колоннами. В нем в 1869 году поселился Александр Федорович Можайский - исследователь и изобретатель в области создания летательных аппаратов тяжелее воздуха. Годы, проведенные Можайским в Вороновицах, были отданы напряженному труду над совершенствованием своих моделей. И стало традицией для летчиков полка, пролетая над домом Можайского, слегка покачивать крыльями - в память о создателе первого самолета. Теперь в этом доме средняя школа. В ней - музей Можайского, где отражена славная история отечественной авиации и космонавтики. Есть экспонаты и о боевом пути нашего 88-го авиаполка.

Стоит подчеркнуть, что экскурсы в историю прошлого Родины помогали партийной и комсомольской организациям полка в успешной политико-воспитательной работе среди личного состава.

Секретарем партийной организации в то время был избран политрук Ф. М. Тузов, комсомольским вожаком - младший воентехник И. Е. Носенко. Энергичные люди! Сколько они положили сил, чтобы вместе с командованием полка, его штабом решать важные задачи боевой и политической подготовки!

Комсомольцы в полку составляли около 80 процентов личного состава. Естественно, что от их активности, мастерства, смекалки в работе во многом зависел успех общего дела - приведение полка в боевую готовность. В сложной международной обстановке нужно было как можно скорее завершить формирование части, создать дружный боевой коллектив. Решение этой многогранной задачи и составило смысл всей деятельности наших коммунистов и комсомольцев.

В резолюции первого комсомольского собрания полка говорилось: "Ни одного комсомольца в числе отстающих! В сжатые сроки изучим и освоим материальную часть самолетов, организуем социалистическое соревнование в звеньях и эскадрильях, наладим строгий контроль за выполнением взятых обязательств..."

Несколько партийных и комсомольских собраний было посвящено общей теме: "Учиться тому, что нужно на войне". Перед молодежью выступали командир полка, командиры эскадрилий. С особым вниманием слушали комсомольцы рассказы участников испанских сражений Федосеева, Волкова и Полянского.

Большое внимание уделялось повышению идейно-политического и культурного уровня молодежи. В авиационном городке, на зимних квартирах, а летом - в полевом лагере создавались ленинские комнаты и ленинские палатки. Здесь проводились собрания, встречи, беседы, вечера отдыха. Запомнился литературный вечер, посвященный роману Николая Островского "Как закалялась сталь". Образ Павла Корчагина нам был особенно дорог. Это был наш сверстник, человек, в судьбе которого мы черпали силы, мужество, стойкость, преданность высоким идеалам - все те черты, что формировали в молодом человеке закаленного и бесстрашного бойца, защитника Советской страны.

Быстро пролетели первые месяцы нашей винницкой жизни. К маю 1940 года мы полностью выполнили программу аэродромных полетов и начали готовиться к переезду в летний лагерь. Для него выбрали место в небольшой лиственной роще близ села Бохоники, уткнувшегося в просторное открытое поле. 17 мая на этом естественном грунтовом аэродроме приземлились самолеты полка. В роще натянули палатки. И начались напряженные будни

боевой подготовки.

Долгими часами тренировались в аэродромных полетах. Вначале оттачивали индивидуальную технику пилотирования, а затем перешли к групповой слетанности. Большая нагрузка выпала на долю технического состава. Днем техники обслуживали полеты, а ночью готовили материальную часть к следующему летному дню. Спали урывками, понемногу. Большим специалистом у нас в полку был старшина А. Ф. Гончар. Механик учебно-тренировочного самолета УТИ-4 (тот же И-16, но двухместный и с двойным управлением), он нередко обслуживал свою машину в две смены. С окончанием летного дня Гончар разбирал шасси, чтобы проверить исправность всех его узлов, а в шесть утра его самолет вновь выруливал на взлетную полосу.

Групповая слетанность в составе девяток, стрельбы по наземным и воздушным целям, воздушные бои были отработаны полком в короткий срок. Большую работу по повышению качества летной подготовки выполнили в этот период наши орденоносцы Федосеев, Волков, Полянский. У них уже был богатый боевой опыт, которым они щедро делились с молодежью. И буквально через несколько недель их советы оказались весьма полезными в обстановке, близкой к боевой.

Осложнились отношения с Румынией, в связи с проводившейся румынским королевским правительством враждебной нам политикой на юго-западных границах СССР. Оно намеревалось превратить Бессарабию, насильственно отторгнутую от нашей страны в 1918 году, а также Северную Буковину в плацдарм для нападения на СССР. С середины апреля румынская военщина организовала серию пограничных инцидентов на румыно-советской границе. В мае была проведена демонстративно частичная мобилизация румынской армии. В такой обстановке Советское правительство, ранее прилагавшее все усилия для мирного решения вопроса о Бессарабии и Северной Буковине, было вынуждено прибегнуть к соответствующим мерам, дабы ликвидировать историческую несправедливость и склонить правителей Румынии к действиям в этом направлении. Войска в приграничном районе были приведены в боевую готовность. В частности, наш полк получил приказ перебазироваться 17 июня 1940 года на полевой аэродром в Каменец-Подольской области, расположенный вблизи государственной границы. Приказ был выполнен оперативно, организованно. Летчики детально изучили по картам район возможных боевых действий, провели разведку с воздуха вдоль государственной границы, проходившей по реке Днестр.

Много хлопот в этой обстановке выпало на долю начальника

связи полка капитана Ф. А. Тюркина, хорошо знавшего свое дело специалиста: наш штаб тренировался в управлении по радио.

После обмена нотами между правительствами СССР и королевской Румынии Бессарабия и Северная Буковина были возвращены Советскому Союзу. Мы получили приказ вернуться на свой аэродром - продолжать дальнейшую боевую учебу. Руководящий состав полка тренировался уже в ночных полетах. Определились лучшие, наиболее способные в летном искусстве.

И в марте 1941 года нам доверили участвовать в первомайском воздушном параде в столице Украины. Для этой ответственной работы были выделены четыре девятки И-16.

Вот как описывает киевский парад в своих мемуарах Маршал Советского Союза И. Х. Баграмян:

"Последний предвоенный Первомай в Киеве был не по-весеннему хмур. С утра небо затянуло свинцовыми облаками. Но капризы погоды не могли омрачить праздничного настроения киевлян. Казалось, весь город вышел на улицы и площади. В 10 часов утра начался парад войск... Не успели проследовать через площадь последние танки, как воздух сотрясся от рева низко летевших истребителей И-16, юрких, маневренных..." {1}

Наши боевые машины прошли в строю колонны, в голове боевого порядка. Они летели на высоте 100 метров над Крещатиком - главной магистралью Киева, запруженной демонстрантами. Полк за участие в этом параде получил оценку "отлично". Командующий ВВС Киевского Особого военного округа генерал-лейтенант авиации Е. С. Птухин за отличную групповую слетанность нескольким нашим летчикам объявил благодарность.

В воздухе уже пахло военной грозой. Из разведывательных данных стало известно, что еще ранней весной гитлеровцы по ту сторону границы приступили к строительству полевых аэродромов, начали прокладывать в нашем направлении железнодорожные ветки и грунтовые дороги. Участились нарушения границы фашистскими самолетами.

Да, гитлеровцы лихорадочно готовились к войне с Советским Союзом. Было ясно: столкновения с Германией не избежать. И весной 1941 года развернулись работы по расширению и реконструкции взлетно-посадочных полос на аэродромах, предназначенных для базирования частей, вооруженных новыми скоростными самолетами. Один из них находился недалеко от нашего аэродрома, и на командира полка была возложена обязанность следить за ходом его строительства. Ему неоднократно приходилось летать на этот аэродром.

Обстановка требовала резкого повышения боевой готовности, боеспособности авиационных частей. Одним из важных

мероприятий в этой области явилась тактическая подготовка летчиков в условиях, максимально приближенных к реальной, боевой ситуации.

В конце мая наш полк по плану командующего ВВС округа был подвергнут инспекторской проверке. И надо же случиться - именно во время проверки произошли две вынужденные посадки самолетов с убранными шасси вне аэродрома. Летчики потеряли ориентировку днем в довольно простых метеорологических условиях.

В полк вскоре прилетели командующий Киевским Особым военным округом генерал-полковник М. П. Кирпонос, командующий ВВС округа генерал-лейтенант авиации Е. С. Птухин. Они внимательно ознакомились с состоянием боевой подготовки полка, побеседовали с летчиками и техниками. На состоявшемся затем служебном совещании о ходе боевой и политической подготовки доложил командир полка майор Булгаков. Итог совещанию подвел командующий округом. Он обратил внимание на ряд серьезных недочетов в нашей работе, упрекнул командира - и надо признать, справедливо - в излишней осторожности в организации тактической подготовки летчиков.

А через два дня в полк прибыл новый командир - майор Андрей Гаврилович Маркелов. Подтянутый и собранный, с орденом Красного Знамени на гимнастерке, он с первой минуты располагал к себе.

К вечеру того же дня Андрей Гаврилович пригласил руководящий состав полка в домик, где ему предстояло жить. На столе стоял горячий чай, обстановка была удивительно непринужденная - тон разговору задал хозяин.

- Родился я на Украине в семье рабочего в 1910 году, - рассказывал Андрей Гаврилович. - Отца лишился рано. И работать начал тоже рано. Зимой учился, летом зарабатывал на хлеб у кулаков - батрачил. В 1926 году окончил семилетку, тогда же вступил в комсомол. Через год пошел на производство, получил специальность электрика. Еще через два года отправился на службу в Красную Армию, а после демобилизации снова работал на одном из заводов Донбасса. Здесь стал членом партии. В 1931 году поступил в Одесскую школу пилотов и летную службу прошел от "А" до "Я". Два года назад был в командировке. Пришлось участвовать в боевых действиях...

Сказано было скромно. Лишь после войны ветераны полка узнали, что с сентября 1937 года по июль 1938-го Маркелов был в Китае: обучал китайских летчиков полетам на И-16, а потом в течение пяти месяцев сражался с японскими самураями.

Сообщил нам Андрей Гаврилович и о том, что на днях был

принят генералом Птухиным, от которого и услышал приказ о своем назначении в наш полк.

Да, полк принимал опытный, заслуженный командир. Сам отличный летчик, Маркелов за несколько дней проверил технику пилотирования практически у всего летного состава, дал конкретные указания командирам эскадрилий о программе дальнейшего обучения пилотов.

А с границы продолжали поступать все более тревожные вести. В лесном массиве, в районе Гнивани, неподалеку от Винницы, находились лагеря 169-й стрелковой дивизии. Вблизи от них был построен летний городок для семей командного состава. В середине июня семьи эти были эвакуированы, а вскоре начался и вывод войск из лагерей. Ежедневно из Гнивани мимо нашего аэродрома двигались на запад колонны с артиллерией. Ночью движение усиливалось.

17 июня из штаба 44-й истребительной авиадивизии поступил приказ рассредоточить самолеты на аэродроме и замаскировать их. Командир полка решил провести эту операцию по боевой тревоге, предварительно наметив вокруг аэродрома места четырех стоянок для самолетов (по числу эскадрилий).

Вскоре в лагере завыла сирена. На ходу надевая походное обмундирование, противогазные сумки, прилаживая оружие, весь личный состав полка через несколько минут уже выстроился около боевых машин. И закипела работа: самолеты откатили на стоянки, в соседней роще нарубили веток с густой листвой и тщательно укрыли ими боевую технику. На ночь для охраны стоянок мы выделили дополнительные наряды караула, но на душе было неспокойно...

На аэродроме в эти же дни была построена просторная землянка для командного пункта полка. По всем правилам фортификации - потолок из бревен в два наката, сверху - толстый слой земли.

Штаб полка по запросу штаба дивизии составил отчет об уровне боевой подготовки летного состава. Из 64 боевых экипажей к действиям днем в простых метеоусловиях были подготовлены 32, днем в сложных метеорологических условиях - 19, ночью в простых метеоусловиях - 13 экипажей.

...Мысленно переворачиваю календарь памяти: последний мирный день - 21 июня, суббота. С утра в лагере оживление: летчики двух эскадрилий (тех, чья очередь по расписанию) готовятся к увольнению в город. Чистят френчи, обувь, подшивают свежие подворотнички, освежаются душистым одеколоном. Шутят, предвкушая отдых. И еще не знают, что в увольнение им сегодня и на долгие годы вперед пойти не

суждено.

Днем командование полка дважды поднимает в воздух дежурные звенья на перехват немецких разведчиков в районе железнодорожной станции Жмеринка. Сведения о подобных нарушениях поступают в штаб и из других районов. Командир полка принимает решение - отменить массовое увольнение, отпустить лишь 3 - 4 человека от каждой эскадрильи для выполнения срочных поручений товарищей. Я тоже получил разрешение съездить в Винницу.

Вскоре Маркелову позвонил командир 44-й авиадивизии полковник В. М. Забалуев и сообщил, что в течение дня немецкие самолеты проникали в глубь нашей территории на 250 километров почти на всем протяжении границы. Он потребовал усилить бдительность, особенно в воскресенье, а всех воздушных разведчиков принуждать к посадке.

Запомнилась та предвоенная ночь: темнота, поражавшая своей неестественностью - казалось, что даже звезды светят не так ярко, как обычно, и мертвая тишина - настораживающая, рождающая беспокойные мысли...

Боевое крещение

В эту ночь спать пришлось недолго. За окнами едва занимался рассвет, по углам еще прятались сумерки, когда беспокойную тишину и полумрак разорвал резкий телефонный звонок. Точно подброшенный пружиной, я соскочил с койки и схватил телефонную трубку.

- Товарищ капитан! Объявите на зимних квартирах боевую тревогу и немедленно приезжайте в лагерь. Эмку за вами выслал. На моих часах - 4.30... Голос командира полка тревожный, но решительный.

Полковая машина мчала меня в лагерь по пустынному Немировскому шоссе. Миновали железнодорожный переезд. Проскочили центр Винницы. Площади и улицы пустынны, только одинокие дворники выметают пешеходные дорожки. Город досыпал последнюю мирную ночь. А небо над головой светло-голубое, прозрачное в своей обманчивой свежести. Будто встала пораньше заботливая хозяйка и протерла тщательно окна, чтобы в хорошем настроении встретили домашние наступивший воскресный день.

Вот уже и знакомая роща, под зелеными шапками которой палатки нашего полка. Готовлюсь попасть в растревоженный муравейник, однако лагерь словно вымер. На местах только дневальные. Снова в машину - и мчимся на аэродром.

У входа в землянку командного пункта меня встретил Андрей Гаврилович Маркелов. Серьезный, озабоченный, в то же время

полный решимости и готовности действовать. Вкратце передал мне разговор с командиром дивизии, его приказ уничтожать самолеты противника. Уже через полчаса после объявления боевой тревоги наш полк был приведен в полную боеготовность: весь личный состав - у самолетов, одна эскадрилья дежурит, звено - в готовности к немедленному вылету по сигналу, остальные - в готовности к взлету через две-три минуты после команды.

Маркелов посмотрел мне в глаза и, коротко вздохнув, добавил:

- Я уже сказал командирам эскадрилий, что сомнений больше нет; враг вероломно напал на нашу страну.

Началась война. Что ж, будем бить этих гадов, защищать нашу землю от нечисти... - Брезгливо поморщившись, Маркелов сбил веткой с голенища сапога налипшую грязь.

И все же еще трудно было поверить, хотя это уже было неумолимой реальностью, что в каких-то трехстах километрах западнее Винницы, на границе, рвутся бомбы и снаряды, гибнут советские солдаты, принявшие первые неравные бои на рубежах Отечества.

В это время внимание находившихся на командном пункте привлек рокот авиационного мотора. Вскоре к аэродрому на бреющем полете приблизился самолет У-2. К нам прилетел полковой комиссар Н. Я. Жунда. На ходу расстегивая шлем, он подошел к Маркелову и передал нашему командиру пакет.

- Здесь - боевой приказ полку. С высоты видел, Андрей Гаврилович, что хорошо замаскированы ваши самолеты - аэродром неузнаваем. Молодцы. Ну что ж, пока будете знакомиться с приказом, я хочу поговорить с руководящим составом, командирами эскадрилий, их заместителями. Вызовите всех на КП.

Через несколько минут все были в сборе, и заместитель командира авиадивизии по политчасти рассказал, что произошло сегодня утром на наших западных границах.

На рассвете германская авиация подвергла бомбардировке несколько городов в западных районах страны. Фашистские стервятники долетели до Киева. Ровно в 4 часа утра шквал артиллерийского огня обрушился на наши погранзаставы.

- Это был сигнал к наступлению, - говорил Жунда. - Гитлеровцы пересекли границу сразу в нескольких местах. Сейчас на всем ее протяжении идут ожесточенные бои. Наша задача - достойно встретить врага и, не щадя жизни, остановить его. Это - приказ Родины...

Занимаясь земными делами, особое внимание пришлось

уделить воздуху: от постов ВНОС{2} стали поступать сообщения о появлении в районе Винницы вражеских самолетов. Выделенные нами наблюдатели в первую очередь следили за западной стороной горизонта, и вот как-то именно оттуда мы услышали рокот незнакомого авиационного мотора. Все насторожились. И наверное, каждому подумалось: вот он, незваный гость... Как бы читая эту мысль, командир полка майор Маркелов отрывисто приказал:

- Дайте ракетницу! - Но тут же остановил: - Да ведь это наш "миг"!

После посадки из самолета вылез командир 2-й эскадрильи лейтенант Тивин. Обычно жизнерадостный и улыбающийся, он шел навстречу нам медленно, пошатываясь от усталости, без шлема и парашюта,

- Разрешите доложить? - обратился пилот к полковому комиссару. - Лейтенант Тивин завершил перелет по маршруту Черновицы - Бохоники. - И уже не по уставу добавил: - Едва улетел из-под носа у фашистов, будь они трижды неладны.

Дав лейтенанту немного передохнуть, привести себя в порядок и подзаправиться, мы попросили рассказать подробнее, что же все-таки с ним произошло.

На аэродроме, где был Тивин, находился учебный центр ВВС Киевского Особого военного округа. Здесь летчики осваивали новый истребитель МиГ-3, тот самый, который не сразу опознал в воздухе наш командир. Обстановка становилась все напряженнее, и на 20 июня на курсах назначался экзамен. Сдали его все отлично. К 23 июня собирались вернуться в свои части. Возвращаться предстояло на новых машинах, поэтому к перелету готовились особенно тщательно.

Суббота, 21 июня, прошла в кропотливых сборах. К полуночи новые "миги" были полностью подготовлены, и летчики возвращались на отдых. Однако отдохнуть в ту ночь никому не удалось: пилотов разбудил вскоре тяжелый гул десятков авиационных моторов. Это шли на аэродром гитлеровские бомбардировщики в сопровождении истребителей. По очертаниям их Тивин узнал Хе-111, Ме-109 и поднял тревогу...

Уже рвались бомбы, горели наши самолеты - те самые новые "миги", которые предстояло перегонять на аэродромы. Короткими перебежками Тивин добрался до ближайшего самолета, еще не охваченного огнем. Лихорадочно начал расчехлять машину. Мотор ее завелся быстро, и летчик взлетел прямо со стоянки выруливать на полосу уже не было времени. Его заметили сразу: наперерез бросились два вражеских истребителя. Тивин хотел было принять бой, но... не оказалось патронов. В такие моменты

сознание работает четко, решения приходят почти автоматически, и летчик, прижав свой самолет к земле, принялся энергично маневрировать. Немцы отстали...

В первые часы и дни тяжкого испытания, обрушившегося на нашу страну, мы сразу же почувствовали недостаток боевого опыта. Перебазирование полка на новые аэродромы задерживалось - там еще не было горючего. Но фронт сам заметно быстро приближался к нам: в районе Винницы стали регулярно появляться вражеские разведчики - группами самолетов и в одиночку. Добрались и до нашего полевого аэродрома в Бохониках. Пока звено истребителей поднимется наперехват - разведчика и след простыл. 22 июня, помню, было несколько холостых вылетов: посты ВНОС сообщают, что в таком-то квадрате самолеты противника. Летчики приходят в обозначенный квадрат - там никого. Ошибка.

А сколько других, незаметных в мирное время ошибок совершалось в эти дни по неопытности! Суетливо сновали автомашины по аэродрому, привлекая внимание воздушных разведчиков. Нарушались правила маскировки. Плохо использовались естественные укрытия.

Поздно вечером 22 июня обо всем этом пошел разговор у командира полка Маркелова. Обращаясь к командирам эскадрилий, политработникам, командованию батальона аэродромного обслуживания, он требовал навести порядок.

- Времени на раскачку нет. Война диктует свои законы. За их нарушение, за малейшую оплошность придется расплачиваться собственной кровью!..

Утром следующего дня в полку особенно тщательно готовили боевые машины к перелету на новые аэродромы. Но перелет опять пришлось отложить: фашисты совершили массированный налет на железнодорожную станцию Винницу, близлежащие железнодорожные узлы Калинов-ку, Жмеринку.

Авиационные части, базировавшиеся в районе Винницы, получили боевой приказ - перехватывать и уничтожать гитлеровские бомбардировщики.

23 июня летчики полка провели первые воздушные бои. Они смело атаковали врага, но нашим истребителям И-16 явно недоставало скорости.

Да не обессудит меня читатель за частое повторение на этих страницах слова "первый". Действительно, в те дни многое происходило впервые. И сбитые в небе Винничины немецкие самолеты - а счет им был открыт именно тогда - тоже были первыми.

Первый фашистский самолет в нашем полку сбил командир

звена младший лейтенант Василий Князев. Хорошо помню этого голубоглазого белорусского парня, по сути, еще совсем мальчишку. Невысокого роста, неширокий в плечах. Когда он объяснял товарищам какой-нибудь маневр, то слова его едва поспевали за руками, рисовавшими в воздухе замысловатые развороты, заходы, пилотажные фигуры. До войны Князев жил в Витебске, работал слесарем в железнодорожных мастерских. В декабре 1938 года был зачислен курсантом в Одесскую школу военных пилотов, а с января 1940-го служил в 12-м истребительном авиационном полку. Василий быстро обратил на себя внимание командования каким-то особым, поистине романтическим отношением к боевой технике. Вскоре его направили на окружные трехмесячные курсы командиров звеньев, которые он успешно окончил и прибыл к нам в полк.

С утра 23 июня звено Князева находилось у боевых машин. Собрав летчиков и техников, командир звена провел инструктаж, проиграл на земле возможные варианты атак вражеских самолетов и назначил наблюдателей за воздухом.

Где-то уже после обеда один из техников обратил внимание Князева на крохотную черную точку на горизонте. "По самолетам!" - приказал командир звена, и сам первый, на ходу надевая парашют, занял место в кабине истребителя. Мотор заурчал в тот самый момент, когда с КП полка поступил сигнал на вылет.

Еще через минуту самолет Князева шел навстречу вражеской машине, в которой уже можно было угадать очертания бомбардировщика Ю-88. Заметив советских истребителей, гитлеровец начал разворачиваться назад.

Василий бросил машину вниз, разогнал скорость и атаковал "юнкерса". Пулеметной очередью он прошил крыло стервятника, задымил левый мотор. Через мгновение "юнкерс" перешел в крутое пике, взрыв - и в небо взметнулся сноп пламени.

Это произошло 23 июня, а на следующий день, во второй его половине, мы получили приказ о перелете к месту нового базирования, на запад.

Я выехал на автомашине в район Каменец-Подольского на полевой аэродром Шатава. Сюда перебралась 4-я эскадрилья, перед которой была поставлена задача - прикрыть переправу через Днестр у города Хотина.

До Каменец-Подольского мы добрались без особых приключений, но на всю жизнь запомнилась мне эта дорога. Обстановка была беспокойная - в воздухе все время шныряли фашистские разведчики. Пришлось принять меры предосторожности: остановились на обочине возле небольшой

лужи и усердно замазали нашу эмку грязью, так что она слилась с цветом дороги.

Чем дальше на запад уходила дорога, тем тревожнее были встречи в пути. Мы обгоняли механизированные военные колонны, а навстречу нам тянулись вереницы машин, груженных чемоданами, домашним и хозяйственным скарбом. Это было печальное лицо массовой эвакуации из приграничных населенных пунктов, которое мы впервые увидели так близко. Женщины, дети, старики, утомленные, в серых от дорожной пыли одеждах, они уже пережили ужас бомбардировок. А по обочинам дорог их провожали тревожными взглядами местные жители, в глазах которых стоял молчаливый вопрос: "Неужели скоро и мы так же?.."

...Аэродром Шатава под Каменец-Подольским оказался почти непригодным для полетов. Маленькая площадка - 400 на 60 метров, поверхность бугристая. Но теперь, в военных условиях, выбирать не приходилось - довольствовались тем, что было.

С трудом разыскал я командира батальона аэродромного обслуживания. Выяснилось, что на аэродроме нет ни запаса горючего, ни автотранспорта. Батальон только что сформирован - людей не хватает.

И все же не подобные неурядицы, недоразумения определяли общий настрой в войсках. Все мы рвались в бой. Не хотелось сидеть сложа руки и ждать врага. Хотелось ударить самим, первыми начать сражение, показать силу. Не привыкли отступать русские люди!

Вот, казалось бы, совсем не боевой эпизод, а как о многом говорит.

Командира одного из авиационных звеньев младшего лейтенанта Польщикова война застала в госпитале. Попал он туда с острым приступом аппендицита. Когда сделали операцию, пилот пошутил невесело: "Вот и пролил кровь на войне..." Переживал истребитель, злился, что валяется на больничной койке, когда его товарищи защищают небо и родную землю от врага. Но поправлялся он медленно наверно, общее нервозное состояние не способствовало этому. Во всяком случае Польщикову для окончательного выздоровления предложили перейти в тыловой госпиталь. Тут он не на шутку встревожился и настоял-таки, чтобы для долечивания его выписали в лазарет части.

Прибыв в наш авиагородок, Польщиков узнал, что полк перебазировался ближе к фронту, под Каменец-Подольский. Здесь же он застал лишь единственный И-16, который после аварии восстанавливала ремонтная бригада под командованием

воентехника 1 ранга И. В. Соколова. Узнав, что после ремонта самолет нужно срочно перегнать в полк, Польщиков бросился к Соколову. "Бросился" - это сильно преувеличено: летчик еще был слаб, ходил с трудом, каждый шаг болью отражался на лице. И все же:

- Разрешите перегнать этот самолет! Я же летчик! Меня же выписали в полк! У них там каждая машина на счету!..

Соколов пристально посмотрел на бледного больного человека, но что-то в его жарком взгляде подтолкнуло к решению:

- Давай, младший лейтенант, рискнем! Все вижу. Все понимаю. Но и здесь оставлять самолет рискованно: вчера налет был. Бери машину и лети! Другого выхода нет.

- Да вы не волнуйтесь, - обрадовался Польщиков. - Все будет в лучшем виде. - И виновато признался: - Только пусть ваши техники подсадят меня в кабину: нельзя мне делать резких движений после операции.

Так и сделали: осторожно посадили летчика в кресло кабины. Он запустил мотор, убедился, что все в порядке, и взлетел. Через тридцать минут белого как полотно Польщикова аккуратно вынимали из самолета боевые друзья. Обессилел пилот, но машину все-таки привел. Конечно, тут же его отправили в лазарет. А через несколько дней он вернулся в боевой строй.

К тому времени многие его товарищи уже успели отличиться в боях. Вслед за Князевым список сбитых вражеских самолетов продолжил младший лейтенант Василий Григорьевич Липатов...

Всякий раз, когда я вывожу на бумаге отчества моих однополчан, всякий раз рука в этом месте словно задерживается. Ну какие они тогда были Григорьевичи, Петровичи, Ивановичи!.. Это сейчас им - кому есть, а кому было бы за шестьдесят, под семьдесят. А тогда - юноши, почти мальчишки. Как быстро они мужали!..

Вот и Вася Липатов. Сын рабочего. Бедовый, бесстрашный одессит. В пятнадцать лет он окончил семилетку, через два года - ФЗУ. Работал слесарем в трамвайном депо. Рос у моря, но морем не заболел. Ремонтировал трамваи, но относился к ним с легкой иронией: "Полезная вещь трамвай, да скучная: два рельса, один провод над головой..." Василия тянуло в небо. Там же, в Одессе, он окончил местный аэроклуб, в 1939-м поступил в городскую авиашколу имени Полины Осипенко. В марте 1940 года Василий Липатов прибыл в наш полк, быстро обратил на себя внимание серьезностью, добросовестностью в работе и уже в декабре был назначен командиром звена.

Третий день войны, когда Липатов сбил вражеский самолет, выдался пасмурный, моросил мелкий дождь. По мирным

правилам - типичная нелетная погода. Только война с этими правилами не считалась. Нам была поставлена задача - разведать обстановку на румынской территории, за рекой Прут. Командование понимало: задание нелегкое, но осечки быть не должно. Для полета выделили лучших летчиков: Липатова - ведущим, его ведомыми - лейтенанта Карданова и младшего лейтенанта Деменка.

В сложных погодных условиях на высоте 50 - 80 метров они обнаружили гитлеровский самолет и атаковали его. Трассой пулеметной очереди Липатов добил фашиста, И вскоре, собрав ценные разведывательные данные о противнике, летчики благополучно вернулись на аэродром.

А еще через несколько дней отличился младший лейтенант В. И. Гаранин. 29 июня, тоже выполняя задание по воздушной разведке, он сбил сразу два самолета противника. Гаранину уже не раз приходилось летать во вражеский тыл. Вот и на этот раз, собирая разведданные на румынской территории в районе Думени, он заметил на небольшой посадочной площадке одномоторную машину противника, спикировал и с первой же атаки поджег ее. Как бы между делом. Но, продолжая разведку, Гаранин буквально через несколько минут столкнулся с "хейнкелем", пробиравшимся на восток. И тут, недолго раздумывая, он пошел в лобовую атаку и первой же пулеметной очередью поразил врага. Фашистский летчик не успел ни сманеврировать, чтобы уйти, ни ответить встречным огнем - так быстро все произошло.

К началу июля на боевом счету летчиков полка было уже около двух десятков сбитых самолетов противника. Среди отличившихся пилотов кроме названных были капитан В. И. Полянский, лейтенанты К. Л. Карданов, В. С. Батяев, младшие лейтенанты В. Ф. Деменок,П. В. Михайлов и другие. И все же в первые дни войны главной задачей полка, которую поставило перед нами командование дивизии и фронта, оставалась разведка с воздуха.

Командный пункт ВВС Южного фронта с 24 июня расположился в Виннице, а мы оказались ближайшей к нему авиационной частью - всего в 8 - 10 километрах. С чьей помощью быстрее всего можно получить сведения об обстановке в прифронтовой полосе, о действиях и намерениях противника? Разумеется, с нашей. И зачастили в Бохоники ответственные работники штаба фронта. Несколько раз приезжал к нам командующий ВВС Южного фронта генерал-майор авиации П. С. Шелухин и лично ставил боевые задачи командиру полка.

Надо сказать, особой активности на нашем участке фронта

противник в эти дни не проявлял. Это настораживало. Значит, что-то замышляется, готовится. Но что? Ответить на этот вопрос и должна была разведка с воздуха.

Уже первые полученные нами разведданные подтвердили догадку: к северу от румынских городов Яссы и Ботошаны враг сосредоточивает крупные силы, готовясь к форсированию Прута. Необходимо было узнать детали намечающегося наступления, определить районы наибольшего сосредоточения войск. Попутно воздушным разведчикам ставилась задача держать противника в напряжении, использовать малейшую возможность для внезапного нападения на военные объекты, уничтожать вражеские машины на дорогах, эшелоны на железнодорожных станциях.

В один из последних дней июня командир дивизии Забалуев приказал произвести разведку южнее румынских населенных пунктов Липканы и Штефанешти, а также вдоль Прута, определить расположение вражеских группировок, отметить места переправ через реку. Задание это было поручено командиру звена младшему лейтенанту Б. И. Карасеву и В. И. Гаранину. Забалуев лично предупредил летчиков:

- В разведке будьте предельно внимательны и осторожны. Путь неближний. Обстановка в этом районе абсолютно неясная. Для дозаправки воспользуетесь аэродромом подскока.

И вот на этом уже аэродроме Карасев обнаружил в своем самолете неисправность - обрыв двух точек крепления элерона. Что делать? Лететь в тыл врага на машине Гаранина? Исключено. Район разведки насыщен зенитными орудиями, в небе шныряют "мессершмитты", самолет-одиночку уничтожат в два счета. Решили закрепить элерон проволокой в несколько слоев, и Карасев поднялся на такой машине в воздух.

Задание по разведке было выполнено. А на обратном пути, у самой границы, летчики заметили командный пункт противника. Замаскированный в роще на вершине холма, он был скрыт от наблюдения. Однако внизу, у подножия холма, стояло несколько легковых машин, на небольшой поляне собралась группа военных. Уверенные в безопасности, они рассматривали нашу территорию в бинокли.

Карасев и Гаранин летели с тыла, и атака с ходу была для врага воистину как гром среди ясного неба. Несколько фашистских офицеров полегли тут же. Вспыхнули, как свечки, автомашины. Запоздалый огонь зенитных пулеметов уже не мог причинить особого вреда нашим И-16.

Едва приземлились в Бохониках, к ним подкатил автомобиль ЗИС-1. На таких машинах в те времена разъезжало высокое военное начальство. Летчиков пригласили в машину. Рядом с

шофером - дивизионный комиссар.

- Куда нас везут? - в недоумении спросил у него. Карасев.

- К Тюленеву Ивану Владимировичу, командующему Южным фронтом.

"Тут мы призадумались, - вспоминал впоследствии Карасев. - За что? Задание вроде бы выполнили. Можно сказать, перевыполнили. А даже отмыться не дали: руки по локоть в грязи после ремонта самолета. Что за спешка?

Привезли нас, привели в кабинет командующего фронтом - как есть грязных. Нерешительно вошли мы, отрапортовали. Лицо у генерала строгое. Однако нет-нет да и промелькнет по нему блуждающая усмешка. Командующий, видно, понял наше настроение, шагнул навстречу и, уже не скрывая улыбки, пригласил сесть:

- Ну, рассказывайте, молодцы, что видели у противника. Как ведет он себя там, за Прутом?

Только тут у нас отлегло. И прорвало - рассказываем с Володей, перебивая друг друга. Больше часа длился разговор. Командующий фронтом интересовался не только этим нашим полетом, но и жизнью полка, настроениями наших товарищей. Хороший получился разговор - простой, задушевный..."

Приказом No 7 по войскам Южного фронта от 15 июля 1941 года летчики полка Карасев и Гаранин за выполнение боевого задания были награждены именными золотыми часами. Это была первая полковая награда.

Рассказ о мужестве, высоком боевом мастерстве младшего лейтенанта Гаранина можно завершить еще одним эпизодом. Именно завершить, потому что 2 августа Володя был ранен в воздушном бою, попал в госпиталь, а оттуда в наш полк уже не вернулся.

27 июля командующий ВВС Южного фронта генерал П. С. Шелухин приказал командиру полка выделить для выполнения особо важного задания лучшего летчика. Вскоре командующий приехал на аэродром и сам отдал приказ Гаранину (именно его назвал Маркелов) - срочно доставить важный пакет в штаб ВВС 18-й армии в Каменец-Подольский, так как связь с ним из штаба фронта нарушилась. До наступления темноты оставалось минут двадцать, а на полет требовалось около получаса. Садиться предстояло на площадку, мягко говоря не отличавшуюся "комфортабельностью" условий для посадки: ни прожекторов, ни других приспособлений для ночной работы. Так что Гаранина проинструктировали: "В случае чего - выбрасывайся с парашютом. Этот пакет дороже самолета..."

Владимир похлопал себя по карману гимнастерки - дескать,

куда он денется, пакет! - лихо откозырял начальству, вскочил на подножку дожидавшейся его полуторки и помчался к самолету. А через минуту стремительный "ишачок" уже скрылся в дымке наползавших сумерек.

Для полета летчик выбрал надежный ориентир - линию железной дороги, тянувшейся в сторону Каменец-Подольского с севера на юг. Однако вскоре темнота оборвала и эту ниточку. Теперь оставалось ориентироваться по случайным бликам рек, озер, по отблескам пожаров. Память подсказывала: вот озерцо, рядом с ним еще одно, а где-то рядом должен быть аэродром. Так оно и оказалось. Но как приземляться? Сделав несколько кругов, Гаранин рассмотрел заметный контур аллеи тополей, потом уж и совсем знакомый пунктир трубы сахарного завода и решил заходить на посадку. Выравнивая самолет, вполуслепую он прицелился в выплывавшую из темноты землю и облегченно вздохнул, когда колеса машины побежали по поляне. Утром следующего дня Гаранин вернулся в Бохоники, выполнив задание командующего.

Да, это был отважный и решительный летчик. Но, думается, невысокой была бы цена его отваги, если бы она не подкреплялась хорошей летной выучкой, тактическим мастерством. Не раз Володя попадал в сложные ситуации, бывал, как говорится, на волоске от смерти и неизменно выходил победителем. А ведь был он моложе всех летчиков в полку и по росту - самый маленький. Подросток, да и только! Тихий такой, застенчивый. Зато в кабине самолета преображался - тут он чувствовал свое превосходство, хотя никогда этим не кичился.

В нашем полку Гаранин успел совершить 22 боевых вылета, участвовал в 13 боях. В последнем был ранен.

Впоследствии до нас доходили вести о том, как, оправившись после ранения, продолжал сражаться Владимир Иванович Гаранин. 4 октября 1941 года, уже будучи заместителем командира эскадрильи 254-го истребительного авиационного полка, он во главе группы истребителей прикрывал наших штурмовиков, наносивших удар по аэродрому противника в районе Полтавы. Задание было выполнено успешно, но на обратном пути завязался неравный бой. Гаранин сбил одного "мессершмитта". В это время на него набросилось сразу семь гитлеровских машин. Им удалось поджечь самолет Гаранина, ранить летчика. К тому же у него кончились боеприпасы. Почувствовав легкую добычу, враги взяли советского летчика в плотное кольцо. Тогда Володя решил идти на таран. Консольной частью крыла он врезался в кабину "мессера". Машина фашиста беспорядочно закрутилась в воздухе и врезалась в землю.

Все это произошло настолько стремительно, что гитлеровцы опешили. Этим и воспользовался Гаранин: вырвавшись из кольца на разваливающемся самолете, он успел выброситься с парашютом...

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 марта 1942 года В. И. Гаранину было присвоено звание Героя Советского Союза, и Володя продолжал громить врага до последних дней войны...

И вновь возвращаю читателя к началу войны, потому что не только радость первых боевых побед принесло оно нам, но и горечь первых поражений, потерь, которые тоже не вычеркнешь из памяти.

Никогда не забуду первую похоронку из нашего полка. Как начальнику штаба мне пришлось писать ее на пятый день войны, 26 июня. С тяжелым сердцем вывел имя - Николай Лукьянович Дранник. Хотелось найти какие-то особые слова утешения жене, близким Николая Лукьяновича, но рука беспомощно водила по бумаге, а в глазах стояло его спокойное, мужественное лицо.

Капитан Дранник прибыл в наш полк за три месяца до начала войны на должность командира третьей эскадрильи. И запомнился всем нам не только тем, что отлично владел двумя специальностями - летчика, и техника самолета (в начале службы окончил школу авиационных техников), но и своей общительностью, приветливостью. Какая-то внутренняя сила исходила от Николая Лукьяновича. Да и физической силы ему было не занимать: он был отличным спортсменом, одним из первых в Красной Армии получил значок ГТО, за что был награжден Наркомом обороны именными часами. Многие из нас знали и его семью, которая к тому времени еще не успела эвакуироваться с зимней квартиры нашего авиагородка в Виннице. Дранник так и не добрался до них, не успел попрощаться перед их эвакуацией.

В то июньское утро он вылетел на разведку в район Штефанешти и был сбит над румынской территорией зенитным орудием противника. И вот теперь мне предстояло отправить похоронку...

Да, нелегкой ценой доставались нам сведения, добываемые разведкой с воздуха. Так, 1 июля погиб, опять-таки от огня зенитной артиллерии, летчик младший лейтенант Михаил Иванович Трибушинин. Посмертно он был награжден орденом Красного Знамени. 3 июля не стало всеобщего любимца полка заместителя командира эскадрильи по политчасти старшего политрука Василия Емельяновича Родина.

Он поднялся в воздух во главе шестерки И-16 с новым для

полка заданием патрулировать в районе Хотина, близ Каменец-Подольского. Вражеские бомбардировщики не раз пытались уничтожить там мост через Днестр, чтобы сорвать переброску резервов, спешивших на помощь нашим частям. Несколько дней советские летчики отражали налеты, сдерживая натиск гитлеровцев. Мост оставался цел, по нему продолжали переправляться войска Южного фронта. А вражеские бомбардировщики вынуждены были уходить назад, так и не добравшись до цели. Шестерка Родина сразу же обнаружила в воздухе группу "хейнкелей". Родин первым бросился в атаку и сразил фашиста.

В тот же день, не успев передохнуть, он снова поднялся в воздух - на разведку. И при возвращении с задания был сбит вражеской зениткой. Боевые друзья, вместе с ним выполнявшие задание, видели, как от прямого попадания снаряда свечкой вспыхнул самолет Василия Емельяновича и стремительно понесся к земле. Видели - и ничего не могли сделать. Печальную весть принесли они тогда в полк на опаленных крыльях. В тот вечер летчики поклялись отомстить врагу за смерть своего политрука. Уже на следующий день они сбили в воздухе четыре вражеских самолета.

К смерти на войне нельзя привыкнуть. Нет и не может быть такой привычки. Отвлечься от черных мыслей, думать о другом - насущном и важном - заставляет тебя суровое дело войны. Но забыть о погибшем, приучить себя к тому, что больше не увидишь, не встретишь, не поговоришь, - нельзя. Вдвойне, втройне тяжелее пережить смерть близкого человека, товарища. Василий Родин был для многих из нас не только однополчанином, но и другом. Прекрасный семьянин, любящий муж, заботливый отец, Родин, как и Дранник, оставил двоих малышей пятилетнюю Эльвиру и годовалого Станислава.

Тяжкую весть пришлось сообщить нам жене Василия Емельяновича - Наталье Николаевне. К слову сказать, она сумела достойно пережить это горе и впоследствии сделала все, чтобы поставить детей на ноги, вырастить их настоящими людьми, достойными памяти отца. Спустя годы дочь В. Е. Родина окончила институт и сейчас работает инженером на одном из предприятий Новосибирска, у сына - диплом об окончании торгового техникума.

...А война уже полным ходом шла по советской земле, рядом с ней неустанно шагало беспредельное народное горе. Горечь потерь чуть ли не каждый день ощущал и наш полк. Погиб смертью храбрых младший лейтенант А. М. Калуженков. Возвращаясь с боевого задания по разведке, летчик встретил в

воздухе сразу шесть "мессеров". Не растерялся Калуженков - в первой же атаке сбил вражеский истребитель. Однако оставшиеся пять гитлеровцев зажали его самолет в клещи. Калуженкову надо было перейти на виражи - ведь в горизонтальном маневре наши И-16 имели преимущество перед Ме-109. Но видно, не оставалось уже времени у отважного летчика, чтобы использовать этот один-единственный шанс. "Мессершмитты" сбили его самолет...

Я позволяю себе занимать внимание читателя подробными рассказами о погибших боевых друзьях, потому что каждая потеря фронтового товарища - не просто смерть.

Это героическая гибель, проявление высшего мужества, самоотверженности, патриотизма, как теперь говорится, и экстремальных условиях. И я считаю своим долгом рассказать о тех, кто до сих пор живет в нашей памяти, но кого давно уже нет в живых - с тех горьких военных лет.

...Командир звена младший лейтенант Семен Евдокимович Колесник великолепный летчик, погибший тоже в первый месяц войны. Он выделялся незаурядной техникой пилотирования, отлично стрелял по учебным - наземным и воздушным - целям, летал в любых погодных условиях. Среди пилотов он считался асом, да и по жизненному опыту превосходил многих: ему исполнилось уже 25. А ведь наш полк в основном был укомплектован 20-летними юношами. За плечами у Колесника была школа-семилетка, ФЗУ, работа фильтровщика на Днепропетровском заводе имени С. М. Кирова, затем Запорожский аэроклуб, работа летчика-инструктора, служба в рядах Красной Армии, Одесская военная авиационная школа и только после этого наш полк.

С первых дней войны Колесник летал охотно и много, записал на свой счет более двадцати боевых вылетов, два самолета, сбитых в воздушных боях, и три, подожженных на аэродромах, десяток автомашин противника с личным составом и боеприпасами, уничтоженных при обстреле вражеских автоколонн и передовых линий. В одной из молниеносных атак с бреющего полета, которые летчики называли штурмовкой, героически оборвалась жизнь Семена Евдокимовича Колесника.

Достаточно полное представление о его последнем бое дает письмо ветерана нашего полка полковника в отставке П. П. Мирошникова. Через несколько лет после войны именно к нему обратился брат Колесника с просьбой помочь разыскать могилу Семена Евдокимовича. Вот выдержка из ответа Мирошникова:

"Командир полка Маркелов дал приказ подготовить к вылету группу истребителей для сопровождения наших бомбардировщиков примерно в район Чуднова. Примерно -

потому что колонна, которую предстояло атаковать, тоже не стояла на месте. Долго искали мы эту колонну врага. Наконец нашли. Бомбардировщики удачно отбомбились. Все мы повернули обратно. И тут справа от нашего курса я заметил еще одну вражескую колонну, замаскированную на окраине какой-то деревушки. Решил тут же атаковать ее. Между нашими самолетами не было связи. Летчики повторяли действия командира. Я пошел в атаку, и шесть других наших истребителей тоже начали обстреливать вражескую колонну. Однако на втором заходе я заметил, как один из наших резко взмыл, набрав примерно 300 400 метров, перевернулся и с большой скоростью врезался в землю. По всей вероятности, он атаковал зенитную батарею, которая охраняла колонну, и погиб, спасая товарищей. Установить, что это за деревня, не было времени - в баках кончалось горючее. Мы вынуждены были сесть на запасном аэродроме в районе Умани. И здесь я узнал, что погиб Семен Колесник. Трудно восстановить сейчас название деревни... Дело в том, что и в наших архивах частенько не указывалось точное место гибели летчика, а лишь примерно - район. У летчиков часто и могил не было - они сгорали либо в воздухе, либо на земле.

Из наших товарищей, которые тогда летали, - они изображены на фото (в письмо была вложена фотография. - Г. П.] - никого нет в живых, а потому мне не у кого спросить и посоветоваться..."

К этому можно добавить, что, прежде чем погибнуть, Колесник успел поджечь несколько автомашин, но при третьем заходе был сбит прямым попаданием зенитного снаряда. И Калуженков, о котором рассказано выше, и Колесник были посмертно награждены орденами Красного Знамени.

Да, мы несли потери. Но, анализируя объективные обстоятельства, к ним приводившие, из каждого трагического случая мы старались вынести урок, рассмотреть все его составляющие. Мы понимали, что боевой опыт еще мал набираться его приходилось в неравных боях с противником, да еще на коротких разборах событий минувшего дня.

Утром 3 июля 1941 года по радио выступил Сталин. В его обращении к народу прозвучали суровые, но нужные слова, которых так ждали советские люди, была утверждена непоколебимая вера в нашу правоту и победу. Речь Сталина содержала четкую программу действий партии и государства в условиях начавшейся войны. Главным направлением этой программы была мобилизация всех сил народа. Как личное обращение к каждому из нас восприняли мы слова, звучавшие по

радио. Неизвестность положения сменилась ясностью, горечь первых неудач отступила перед уверенностью в завтрашнем дне. Было ясно: борьба предстоит жестокая, невиданная в истории, но исход этой борьбы очевиден: наше дело правое - мы победим!

Когда в полк пришли газеты с текстом речи Сталина, мы снова и снова вчитывались в пронизанные мужеством и верой слова, провели митинг, на котором поклялись драться с ненавистным врагом, не щадя жизни, стоять насмерть за свободу и независимость Родины.

Запомнился мне на этом митинге младший лейтенант Иван Захаров. Человек могучего телосложения, со спокойным проницательным взглядом широко поставленных глаз, немногословный в разговоре, он выглядел гораздо старше своих 22 лет. В Захарове легко было заметить уверенную хватку рабочего человека. Родом из семьи тульского железнодорожного рабочего, он рано узнал цену настоящему труду. В16 лет пришел в вагонное депо на станции Узловая, встал рядом с отцом, быстро освоил специальность токаря по обточке колес.

Захаров проработал в депо недолго, через год поступил в Сталинградский аэроклуб. За два сезона занятий там стал парашютистом, освоил полеты на планере и на учебном самолете. Но руки парня уже просились к штурвалу боевой машины. В 1939 году Захаров поступает в Качинскую авиационную школу военных летчиков имени Мясникова. О том, как он ее окончил, говорит следующая строка его биографии: при распределении в наш полк он сразу получил должность командира звена. А это при назначении в часть после окончания авиашколы случалось крайне редко.

И вот на митинге Иван Захаров, которого в обычных-то житейских разговорах мы слышали нечасто, сказал кратко, но самое главное:

- Понятно, к чему нас призывает партия. Душу вложу, но выполню то, что от нас требуется. Беспощадно буду уничтожать врага в воздухе и на земле!

И столько внутренней силы, искренности и твердости прозвучало в его клятве, что не оставалось и тени сомнения, что так и будет.

...Только до боли короткий срок отвела судьба летчику, чтобы он сдержал свое обещание.

16 июля звено Ивана Захарова вылетело на разведку в район Белой Церкви. Следуя по маршруту, еще над расположением наших войск летчики встретили девять неприятельских истребителей Ме-109. Командир звена решил принять бой. Покачивая самолет с крыла на крыло (такова была сигнализация

в те времена), он дал своим ведомым сигнал к бою. Три против девяти - вражеские истребители, просчитав несложную арифметику, тут же бросились на наши самолеты, предвкушая легкую победу. Их тактика была проста: разъединить И-16 и поодиночке уничтожить, нападая с трех направлений одновременно - сверху, снизу и в лоб. Однако это было слишком очевидно, поэтому наши летчики сами пошли в атаку.

С первого же захода Захаров сбил одну из машин противника. Но в этот момент был ранен один из ведомых - младший лейтенант Рысаков. Теряя сознание, летчик успел скольжением на крыло вывести машину из боя и приземлиться на ближайшем аэродроме. Через несколько минут фашисты вывели из строя и второго захаровского ведомого. Таким образом, он остался наедине с восемью "мессерами". И все-таки продолжал сражаться, мастерски маневрируя, уходя из-под пулеметных очередей "мессершмиттов" и смело атакуя. Улучив момент, он удачно зашел в хвост одному из фашистов и точной огневой очередью отправил его на землю. Но в этот миг и сам, смертельно раненный, потерял сознание. Самолет Захарова накренился на левое крыло, начал скользить и потом перешел в крутое пикирование. Взрыв, столб огня, разлетевшиеся вокруг обломки... Вражеские истребители скрылись, а наши пехотинцы, с тревогой и горечью наблюдавшие за неравным воздушным боем, нашли на месте падения боевой машины чудом уцелевший лоскут гимнастерки. В кармане ее лежал комсомольский билет Ивана Захарова, пробитый вражеской пулей.

За самоотверженный подвиг младший лейтенант Иван Михайлович Захаров был посмертно награжден орденом Красного Знамени.

Тяжелой была эта утрата. Но с еще большей ненавистью к врагу, с еще большей решимостью и отвагой сражались в последующие дни наши летчики, мстя за гибель боевого друга. Первым среди них продолжил счет сбитым стервятникам товарищ Захарова младший лейтенант И. И. Новиков.

23 июля он получил задание - вылететь на перехват самолета Хе-111. Неотступно преследуя вражеский бомбардировщик, летчик растерял весь боезапас, но сбить врага не удалось. И тогда Новиков пошел на таран: нагнав Хе-111 и подойдя к нему вплотную, он винтом отрубил "хейнкелю" стабилизатор. Тот потерял управление и беспорядочно полетел вниз. Наш самолет тоже получил повреждение: были погнуты лопасти винта, машину начало сильно трясти. Однако летчик не потерял самообладания: он перевел истребитель на планирование, с завидной расчетливостью выбрал подходящую посадочную площадку и

благополучно на ней приземлился.

Это был первый воздушный таран в истории нашего полка.

Именно в этот трудный период в партийное бюро от воинов полка поступило свыше десятка заявлений о приеме в партию. Их подали летчики Петр Середа, Василий Деменок, Алексей Штырлов, Кубати Карданов, техники Александр Александров, Федор Андреев и многие другие.

В архивных документах полка сохранилась копия заявления командира звена Петра Середы, здравствующего и поныне. Вот его полный текст: "Хочу быть кандидатом в члены партии. Понимаю, что партия - наш передовой авангард, что только она способна выполнить великую задачу - привести наш народ к полной победе над врагом. Хочу жить и бороться вместе с той партией, которую создал Владимир Ильич Ленин".

Надежными, преданными коммунистами пополнялись ряды партии. Война тут же, на полях сражений, экзаменовала их стойкость, твердость духа. И надо сказать, что они с честью держали этот экзамен, в боях доказывая верность Родине, народу, партии.

Чуть ли не на следующий день после подачи заявления о приеме в партию Петр Середа в паре со старшим летчиком Василием Батяевым вылетели на штурмовку войск противника в районе Корсуня. Но здесь их будто поджидали четыре "мессершмитта". Это не смутило наших воздушных бойцов - они решили вступить в бой. Надежно прикрывая друг друга при маневрировании, поддерживая в атаках, летчики сбили два вражеских истребителя, а двух оставшихся заставили пуститься наутек.

Возвращаясь несколько назад, хочу отметить, что в первых числах июля наш полк получил ответственную боевую задачу - сопровождать бомбардировщики и штурмовики, наносившие удары по вражеским войскам, перешедшим в наступление с румынской территории. Для успешного выполнения задачи 2-я эскадрилья полка была переброшена на полевой аэродром Окница, километрах в тридцати к западу от Могилев-Подольского. Противник находился близко: он уже форсировал Днестр, наведя понтонную переправу в районе Хотина.

И вот наши самолеты поднялись в воздух. Бомбардировщики в сопровождении истребителей пытались разбить понтонный мост, но он прикрывался плотным зенитным огнем гитлеровских батарей: со средних высот разбомбить его было трудно. Тогда группа наших штурмовиков неожиданно и стремительно на малой высоте прорвалась к реке и накрыла переправу бомбами. Понтоны были разбиты, а технике и живой силе врага нанесен

урон.

Действия штурмовиков прикрывала группа истребителей сопровождения нашего полка, возглавляемая лейтенантом Тивиным. Они вступили в бой с патрулировавшими над переправой "мессершмиттами", один из них сбили и обеспечили выполнение задания.

А с 8 июля эскадрильи 88-го истребительного авиационного полка все чаще стали использоваться на киевском направлении Юго-Западного фронта, где обстановка осложнялась с каждым днем. Наши летчики вылетали на сопровождение бомбардировщиков в районы Житомира, Чуднова, участвовали в прикрытии железнодорожного узла Казатин.

При этом они нередко попадали в сложные ситуации. Порой маршрут полета был известен весьма приблизительно, задача ставилась в самых общих чертах. Наши истребители поднимались в небо, как говорится, "по-зрячему", то есть когда в поле видимости над аэродромом появлялись бомбардировщики, к которым для сопровождения нужно было пристраиваться на ходу. Случалось, что задание на сопровождение ставилось без учета тактического радиуса действия истребителей. Это, в свою очередь, приводило к тому, что самолетам не хватало горючего на обратный маршрут - летчики вынуждены были приземляться на промежуточных аэродромах. Наконец, немало сложностей при выполнении заданий было из-за отсутствия радиосвязи между бомбардировщиками и истребителями. "Переговаривались" условными сигналами - покачиванием крыльев, с помощью ракет. А этот летный язык далеко не совершенный. И порой бывало, что истребители неосмотрительно вступали в навязанные им воздушные бои, отрывались от бомбардировщиков, оставляя их без прикрытия.

К каким неожиданным последствиям приводили подобные неурядицы, можно судить по такому эпизоду.

В начале июля девятка истребителей полка получила задание на сопровождение бомбардировщиков, которые должны были бомбить танковую колонну противника в 50 километрах к юго-западу от Умани. Ведущий нашей группы командир 4-й эскадрильи капитан В. И. Полянский, его заместитель - капитан П. П. Мирошников. Полянскому во главе двух звеньев предстояло следовать в группе непосредственного прикрытия бомбардировщиков, а Мирошникову вместе с ведомыми В. П. Луниным и И. Г. Лобачевым - в ударной группе.

Уже последовал приказ с КП полка "По самолетам!" и ждать сигнала на вылет. Через две-три минуты над аэродромом взвилась зеленая ракета - взлетать! Заработали моторы, но тут же

над аэродромным полем зависла красная ракета сигнал запрета. Моторы выключили, а через несколько минут снова взвилась зеленая. Самолеты уже начали выруливать на взлет - опять красная. Вот это и была "эффективность" взлета по-зрячему. Как выяснилось, в это время над аэродромом пролетали не те бомбардировщики, которые нам предстояло сопровождать.

Между тем капитан Полянский неожиданно почувствовал сильное недомогание сказалось нервное напряжение. Он с трудом вылез из кабины и подошел к самолету Мирошникова:

- Придется тебе, Петр Павлович, идти вместо меня старшим. Лететь не могу, а подводить нельзя. Выручай...

Как раз в этот момент над аэродромом показалась долгожданная группа бомбардировщиков. Последовал сигнал на вылет, и наши истребители, возглавляемые Мирошниковым, быстро пристроились к бомбардировщикам. Командир группы вскоре заметил, что сопровождаемые машины идут чуть севернее сообщенного ранее маршрута, то и дело меняют курс, как бы прочесывая местность.

"Ищут цель, - рассудил Мирошников. - Ясно, что враг не стоит на месте. Но моим-то истребителям такой поиск может дорого обойтись: горючего-то немного..."

Вскоре летчики заметили над дорогой столб пыли. Наконец-то! Колонна вражеских танков ползла по шоссе. Наши бомбардировщики тут же легли на боевой курс, готовясь открыть бомбовые люки. Но в этот момент откуда-то сверху сзади, со стороны солнца,- их атаковала четверка "мессершмиттов". Мирошников со своим звеном бросился наперерез, и завязался упорный бой. Вражеские истребители, используя преимущество в скорости, настойчиво пытались помешать бомбардировщикам. Наша ударная группа сдерживала их натиск. Однако двум "мессерам" все же удалось прорваться сквозь заслон. Но здесь пришли на помощь летчики из группы непосредственного сопровождения. Первым поджег одного гитлеровца Кузнецов. Второго "мессера" сбили летчики ударной группы Мирошников и Лобачев. Два уцелевших Ме-109 поспешили повернуть на запад.

Тем временем бомбардировщики, прицельно сбросив на танковую колонну свой груз, легли на обратный курс. За ними последовала и группа непосредственного сопровождения. Ударная же группа отстала, и Мирошников сделал круг над дорогой, восстанавливая ориентировку. Внизу дымилась искореженная вражеская техника, догорали автомашины.

Удовлетворенные результатами боя, истребители взяли курс на свой аэродром, но, как только пересекли линию фронта, мотор машины Мирошникова тоже начал захлебываться, но он успел

выбрать внизу ровное зеленое поле и пошел на посадку. "Хорошо бы свекловичное",- подумал и на всякий случай решил убрать шасси. Мотор заглох. А поле, как назло, оказалось кукурузное - стена двухметровых крепких стержней.

И все-таки сказался недюжинный опыт капитана Мирошникова- он сумел посадить самолет достаточно аккуратно даже в таких условиях. Машина лишь слегка ударилась фюзеляжем о землю и, проскользив несколько метров по подмятым стеблям кукурузы, остановилась. Менее удачно произвел посадку Лобачев. Высоко выровняв машину, он упал метров с трех.

По дороге пилоты (а они везли на машинах и самолеты) несколько раз попадали под бомбежку, но, к счастью, невредимыми добрались до города и под расписку сдали боевые машины в авиамастерскую. Но предстояло еще разыскать свой полк, который в сложной военной обстановке постоянно менял дислокацию.

Короче говоря, лишь через несколько дней вернулись к нам боевые товарищи, усталые, измотанные. А еще через некоторое время в полк вернулся и третий из ударного звена - Лукин. Он при посадке получил сильные ушибы, ссадины, С трудом добрался до ближайшей сельской больницы. Здесь ему сделали перевязку. А потом ему предстояла собственная "одиссея" в поисках полка по прифронтовым дорогам под бомбежками и обстрелами вражеских самолетов.

...Стояли жаркие июльские дни. Палящее солнце, казалось, недвижно зависло над аэродромом, лишь на несколько недолгих ночных часов уходя за горизонт. Летчики, поднимаясь до зари, делали в день по 6 - 7 боевых вылетов. В перерывах между заданиями пристраивались под плоскостями самолетов вздремнуть. Готовые к очередному вылету, они не раздевались, не сбрасывали парашютов. У каждой самолетной стоянки ежедневно дежурил и наблюдатель. А техникам приходилось работать ночами - готовить исправные и ремонтировать поврежденные в боях самолеты.

Ночи были беспокойные. Казалось, спасительная прохлада, ненадолго прогонявшая изнуряющий дневной зной, подарит облегчение и отдых. Но именно вечерние часы выбирал враг для методических бомбежек Винницы и нашего аэродрома в Бохониках, который давно уже не давал ему покоя. И вот с наступлением прохладных сумерек мы нередко попадали словно в новое пекло разрывы бомб, пулеметный огонь. Приходилось забираться в щели, вырытые тут же, возле самолетной стоянки.

А вражеская авиация начала регулярно бомбить крупные

железнодорожные узлы - Винницу, Бердичев, Жмеринку. На наш и соседний, 249-й авиаполк возложили задачу по защите этих городов с воздуха. Особенно памятен мне один из боев в небе над Бердичевом.

Как сообщили посты ВНОС, группа бомбардировщиков Ю-87 - около 40 самолетов - в сопровождении 20 истребителей Ме-109 летела бомбить этот важный железнодорожный узел. Получив информацию, майор Маркелов приказал немедленно поднять в воздух 18 самолетов И-16 из состава двух эскадрилий и сам возглавил группу. Наши истребители перехватили противника на подступах к Бердичеву и атакой с ходу расстроили его боевые порядки. "Юнкерсы" были вынуждены сбросить свой смертоносный груз на дальних окраинах города и, не принеся ему особого вреда, пошли обратным курсом на запад. Только сопровождавшие их "мессеры" решили вступить в бой с советскими истребителями. Произошла жестокая воздушная схватка.

Наши летчики сбили тогда два "мессера", но и сами понесли урон. На какую-то долю секунды остался без прикрытия командир звена лейтенант А. З. Махнычев - и тут же его самолет прошила пулеметная очередь. Летчику пришлось выпрыгнуть с парашютом из горящей машины. Через несколько минут в критическую ситуацию попал командир 2-й эскадрильи лейтенант Е. Г. Тивин: при боевом маневре он столкнулся с Ме-109. Правда, от этого удара больше досталось врагу. Немец рухнул вниз. У нашего же самолета оказался поврежденным лишь винт. И Тивин произвел посадку на ближайшем аэродроме.

Впоследствии, разбирая ход этого воздушного боя, командир полка Маркелов дал объективную оценку нашим успехам и неудачам:

- В боях мы учимся, и учимся неплохо. Можно даже сказать, что кое-чему уже научились. С начала войны летчики полка сбили 23 самолета. Сами потеряли 6 почти в четыре раза меньше. Так что начинаем овладевать мастерством ведения боя. Необходимо настойчивее совершенствовать тактику нашей работы, не забывать об осмотрительности, взаимовыручке в бою. Атаковать врага только парами - один атакует, второй прикрывает. Тогда и потерь будет меньше.

Этот разбор хорошо запомнился всем. В последующих боях летчики действовали более внимательно, инициативно - неоправданных жертв стало меньше. Но была и другая причина потерь - зенитный огонь противника. А нашим истребителям все чаще приходилось атаковать колонны вражеских войск, которые с неизменным постоянством плотно прикрывали зенитки.

В одном из вылетов на штурмовку выбыл из строя заместитель командира 1-й эскадрильи старший лейтенант Е. И. Швачко. Когда задание было уже выполнено и группа под его командованием возвращалась в полк, ее атаковали "мессеры". В кабину самолета Швачко попал снаряд. Летчику раздробило руку. Превозмогая боль, истекая кровью, Евгений Иванович собрал всю волю и довел машину до аэродрома. Он даже успел посадить самолет - и потерял сознание. Мы немедленно отправили Швачко в госпиталь. Там ему ампутировали кисть левой руки.

Такая же участь постигла заместителя командира 3-й эскадрильи по политчасти Г. М. Степичева. Его самолет подбили в бою, пилот был ранен в руку. Проявив мужество и самоотверженность, он сумел привести машину на аэродром. Но попал в госпиталь - и тоже пришлось расстаться с летной работой.

В июле из-за ранений выбыли из строя и уже не смогли вернуться к нам в полк замечательные летчики - Тивин, Махнычев, Бобков и другие наши товарищи.

Особенно мы переживали расставание с Евгением Григорьевичем Тивиным. С ним после гибели Н. Л. Дранника полк лишился второго командира эскадрильи. О том, как был ранен Тивин, нам рассказал его ведомый.

Выполняя задание на разведку, пара самолетов И-16 вскоре после вылета попала в полосу сплошной облачности. Держась ее нижней кромки, летчики внимательно просматривали местность. Видимость была минимальной - 200 - 300 метров. Неожиданно они выскочили прямо да вражескую танковую колонну, следовавшую по дороге из Белой Церкви на юг. Фашисты открыли по нашим истребителям сильный огонь из малокалиберных зенитных орудий и подбили самолет Тивина. Он резко пошел вниз. Лишь у самой земли летчик выхватил машину и, набрав высоту 20 - 30 метров, взял курс к нашему аэродрому. Подбитый самолет комэска то и дело клевал носом, а перелетев линию фронта, машина резко накренилась и упала. Помочь товарищу ведомый не мог: посадить машину на холмистой местности было невозможно. Только через несколько дней нам стало известно, что тяжело раненный Тивин попал в госпиталь.

А совсем недавно мне довелось услышать подробности того давнего полета от самого Евгения Григорьевича Тивина. Он рассказывал, что после обстрела "эрликонами" над танковой колонной машину его сильно встряхнуло и высота начала падать. "Перебиты тросы руля глубины..."-мелькнула догадка. Летчик максимально увеличил обороты мотора - снижение прекратилось. И тут Тивин ощутил резкую боль в руке и ноге. Трудно было

удержать сектор газа раненой рукой - обороты мотора то и дело снижались, потому самолет и клевал носом. Дотянув до линии фронта, комэск решил садиться - дальше лететь не смог: рукав гимнастерки и сапог залило кровью. Осторожно летчик стал сбавлять обороты мотора, подводя самолет к земле. Наконец машина непослушно накренилась влево, зацепив крылом какой-то бугор. Раздался скрежет металла, и от сильного удара в голову пилот потерял сознание.

Очнулся Тивин в госпитале через двое суток. Врачи извлекли из его тела двадцать два осколка. А подобрали его наши танкисты, проезжавшие близ места, где упал самолет. Оказывается, летчика далеко отбросило от места взрыва. Но помимо ранения он был сильно контужен: потерял речь, ослеп на один глаз. Лечили Тивина восемь месяцев в трех госпиталях, и вот врачи вынесли приговор к военной службе не годен. С тяжелым настроением уехал комэск в Новосибирск. Там в штабе ВВС военного округа неожиданно встретил генерала П. С. Шелухина, который в начале войны был командующим ВВС Южного фронта и приезжал в наш полк.

Тивин рассказал ему о своих бедах и попросил оставить в кадрах. "Летать вам, конечно, нельзя, а на штабной работе пригодитесь", - ответил генерал.

На следующий день Евгений Григорьевич узнал, что назначен начальником штаба учебного полка Омского летного училища. Так решилась судьба нашего боевого товарища. 20 лет после этого он достойно нес военную службу. Со временем настоял, чтобы его допустили и к летной работе. Стал командиром учебного полка.

Однако вернемся к обстановке, в которой полк оказался в июле 1941 года. В те трудные дни особенно проявила себя инженерно-техническая служба полка. Перед техниками самолетов стояла задача - как можно быстрее вводить в строй поврежденные машины. Трудиться им приходилось в основном ночами, соблюдая тщательную светомаскировку, чтобы не привлечь внимания гитлеровской авиации. И хотя опыт работы в подобных условиях был невелик, наши техники и механики делали свое дело как настоящие мастера. Оставалось только удивляться, как они успевали за короткую летнюю ночь и готовить к полетам исправные машины и буквально на глазах "лечить" поврежденные, да еще и нести охранную службу на аэродроме. Нельзя не упомянуть здесь добрым словом старшего инженера полка Ф. И. Миценмахора, инженеров эскадрилий В. С. Савченко, Е. А. Коломийца, В. П. Касьянова, их четкую организованность в работе, умение находить выход из самых,

казалось бы, безвыходных положений, оригинальную техническую смекалку.

Свою лепту в общее дело борьбы с врагом - и весьма заметную - вносили вооруженцы полка во главе с инженером по вооружению И. Р. Прониным, а также электрики и прибористы под руководством инженера по спецоборудованию И. М. Фрулева.

Довольно простым, но весьма эффективным средством борьбы с врагом оказались испытанные еще в 1939 году в боях на Халхин-Голе реактивные снаряды РС-82. Наши самолеты в полку не имели оборудования для подвески этих снарядов. Тогда Иван Романович Пронин предложил своими силами изготовить подвесные балки, которые и были установлены под крыльями машин.

Иван Михайлович Фрулев со своими специалистами потрудился над монтажом электрической части пускового устройства снарядов. Все детали пришлось изготовлять своими силами. Под ручку управления самолетом установили кнопку с механической блокировкой, при нажатии на нее замыкалась электроцепь на пиропатрон, который срабатывал и поджигал пороховой заряд снаряда.

Налет группы истребителей с эрэсами оказывал на врага такое же воздействие, как залп знаменитых "катюш", появившихся в начале войны на наших фронтах.

Маневренный и скоростной истребитель словно бы получал убойную силу бомбардировщика. При прямом попадании в цель эрэсы выводили из строя танки, автомашины, бензовозы, а веером разлетавшиеся осколки уничтожали живую силу противника. Это стало для нас очень своевременным подспорьем, поскольку все чаще полку приходилось участвовать в штурмовке танковых и моторизованных колонн противника, а пулеметно-пушечный огонь здесь был малоэффективен.

Немало забот у И. М. Фрулева в период отхода наших войск и частого перебазирования в связи с этим полка вызывало аккумуляторное хозяйство. У наспех сформированных комендатур батальонов аэродромного обслуживания не было необходимых зарядных устройств, но Иван Михайлович нашел выход из положения, наладив подзарядку бортовых самолетных аккумуляторов в колхозах, совхозах, на кустарных предприятиях, находившихся поблизости от аэродромов базирования нашего истребительного авиационного полка.

Сейчас я хочу рассказать об одном драматическом событии, последствия которого были для нас весьма значительны.

7 июля на аэродром Бохоники совершили налет шесть бомбардировщиков Ю-88 в сопровождении четырех истребителей

Ме-109. Они появились неожиданно из-за кучевых облаков, как говорится, среди бела дня. Пролетев низко над аэродромом, "юнкерсы" сбросили на стоянку 2-й эскадрильи мелкие осколочные бомбы, так называемые "хлопушки", повод для легкомысленного названия которых давал приглушенный звук при взрыве. Это были коварные снаряды: разрываясь на множество мелких осколков, они доставляли немало неприятностей.

Враг тогда не только сбросил бомбы, но и обстрелял стоянку 2-й эскадрильи. Все это произошло в считанные секунды, так что какое-то мгновение мы находились словно в оцепенении. В готовности номер один было дежурное звено 4-й эскадрильи. И его летчикам следовало бы осмотреться, прежде чем взлетать на отражение вражеского налета. Однако командир эскадрильи капитан В. И. Полянский явно поторопился: не успев оценить обстановку, он отдал команду на взлет, не дожидаясь сигнала с КП полка.

Первым поднялся лейтенант С. Я. Медник. В это время в выгодном положении для внезапной атаки находились вражеские истребители, летевшие сзади и выше своих бомбардировщиков.

На небольшой высоте, когда Медник довернул свой самолет в направлении бомбардировщиков, чтобы догнать их, откуда-то сзади и сверху вынырнул "мессер" и, зайдя в хвост нашему истребителю, в упор расстрелял его. Самолет вспыхнул, свалился на левое крыло, как смертельно раненная птица, и, объятый пламенем, на глазах у всех упал неподалеку от аэродрома.

Медник был отличным летчиком. Ровесник Октября, он родился в крестьянской семье, 16-летним парнишкой пошел Семен работать слесарем на Криворожский металлургический завод, в 1937 году поступил в Качинскую военную школу летчиков и через год успешно окончил ее. Командиром звена Семен Медник участвовал в освобождении Западной Украины, затем пришел в наш полк.

И вот теперь капитан Полянский, увидев, как погиб его заместитель, весельчак и заводила Семен Медник, стиснув зубы, рванул в небо свой истребитель. За ним поднялись еще четыре самолета. На предельной скорости летчики устремились на запад, и вскоре мы услышали треск пулеметных очередей. Самого боя в полку видеть, конечно, не могли - он шел где-то далеко. Спустя час все пять самолетов вернулись на аэродром. Полянский доложил командиру полка о воздушном бое, и мы вскоре узнали, что его группа уничтожила три бомбардировщика Ю-88. Четвертый "юнкерс" сбили летчики соседнего 249-го полка. Оказалось, что его командир А. И. Халутин, услышав разрывы

бомб и стрельбу в районе аэродрома Бохоники, решил поднять на выручку нам 12 своих истребителей.

Вскоре посты ВНОС подтвердили, что сбито четыре вражеских самолета. Когда мы получили это сообщение, то невольно подумалось: "Предупреди нас вносовцы чуточку заранее - и, возможно, жив был бы Семен Медник". Однако легче всего переложить вину за гибель товарища на чужие плечи. Но командир полка майор Маркелов, когда вечером на разборе боевых действий за день мы снова вернулись к обстоятельствам трагической гибели нашего товарища и последствиям налета на Бохоники, заявил:

- Да, конечно, за смерть Медника мы отомстили врагу. Достойно отомстили. Только, наверно, нельзя было Полянскому так поспешно поднимать машины в воздух - ведь над аэродромом шныряли еще вражеские истребители. Ясно, что немцы подкарауливали наших, когда те набирали высоту и скорость. Неоправданная жертва. И горький урок на будущее. Впредь требую сохранять хладнокровие даже в самой критической обстановке и не принимать поспешных решений. А теперь поговорим о результатах вражеского налета на аэродром...

Хотя не загорелся ни один самолет и на земле не пострадал ни один человек из личного состава, несколько машин 2-й эскадрильи были выведены из строя. Пробиты крылья, хвостовые оперения, капоты моторов, повреждены винты, шасси. Вывод на будущее был ясен: нужно лучше продумывать маскировку, устройство укрытий для личного состава. А пока что - за остаток дня и за ночь - полку предстояло вернуть поврежденные самолеты в строй.

Четко, без суеты организовал работу инженер 2-й эскадрильи В. С. Савченко. Наутро все 12 истребителей были готовы к боевой работе. Как удалось техникам за одну короткую летнюю ночь сделать такое? Хорошее дело, говорят, не любит постороннего взгляда - оно вершится незаметно и споро.

А вот оружейникам Пронина предстояла работа у всех на виду - очистить летное поле от неразорвавшихся "хлопушек". Небольшого размера серо-зеленые бомбы лежали, словно притаившись, в траве, дожидались чьего-либо неосторожного шага. Внимательно и аккуратно прочесали аэродром оружейники полка - и снова пошли на взлет наши истребители.

Однако утро 8 июля было для нашей части последним на аэродроме Бохоники. В этот день летчики сумели выполнить важную боевую задачу - нанести удар по фашистскому аэродрому Полонное. Вот как это происходило.

Командующий ВВС Южного фронта генерал П. С. Шелухин

приказал силами полка разведать обстановку в районе железнодорожных станций Проскуров, Шепетовка и на дороге Шепетовка - Бердичев. Задание было поручено командиру звена младшему лейтенанту В. Ф. Деменку. Когда тот уже завершил одиночный полет по заданному маршруту, собрав необходимые сведения, то неожиданно, пролетая над населенным пунктом Полонное, обнаружил внизу неизвестный вражеский аэродром. Сосчитать количество машин пилот не успел - летел бреющим. Вернувшись в Бохоники, доложил об увиденном командиру полка Маркелову, тот по телефону - Шелухину. Генерал приказал:

- Срочно доразведать аэродром! Точно определить количество, расположение самолетов и готовиться к удару силами всего полка. Выезжаю к вам!

На доразведку отправились одни из лучших летчиков полка-лейтенант К. Л. Карданов и младший лейтенант В. С. Батяев. Задание они выполнили оперативно и, уже заруливая на стоянку, заметили, как к аэродрому подъехала машина генерала Шелухина. Так что докладывали истребители о результатах разведки непосредственно командующему. Стало известно, что на аэродроме Полонное - до 50 самолетов противника. Около 30 - на северной окраине и еще примерно 20 - в восточной части, почти рядом с жилыми домами.

Чтобы уточнить эти сведения, летчикам пришлось совершить два захода над аэродромом. Гитлеровцы открыли по истребителям огонь из зенитных орудий. Самолет Карданова получил несколько пробоин, а сам пилот чудом избежал ранения. Господин случай сыграл здесь добрую роль: в кармане у Карданова лежала аккуратно завернутая бритва - именно в нее и угодил осколок. Бритва пополам, а Карданов отделался легкой царапиной.

Выслушав доклад, Шелухин обратился к Маркелову:

- Ну, командир, ставьте задачу летному составу. Необходимо как можно быстрее нанести удар по Полонному всеми силами полка. Враг заметил наших разведчиков - наверняка сейчас готовится к вылету. Медлить нельзя.

Командир полка вызвал на командный пункт весь летный состав. Пока люди собирались, он прочертил на карте маршрут полета, затем прямо на земле нарисовал прутиком схему вражеского аэродрома - квадратики самолетов, стрелки к ним - направление заходов на цель. Летчики уже стояли в строю, и Маркелов, окинув взглядом каждого, начал излагать план налета на Полонное:

- Удар по аэродрому наносим двумя группами - по девять самолетов в каждой. Впереди боевого порядка два ведущих -

Деменок и Карданов, знающие объект. Их задача - вывести полк точно на цель. За ними на дистанции 500 - 800 метров следует первая девятка, за нею на расстоянии 800 - 1000 метров - вторая. По маршруту идем на малой высоте. За 3 - 5 километров до цели набираем максимальную скорость, за 1 - 1,5 километра делаем горку до высоты 600 - 800 метров. И оттуда как снег на голову сваливаемся на врага! Первая группа атакует северный, вторая - восточный сектор аэродрома. Если враг поднимет в небо истребители и попытается вступить в бой, первая группа связывает их встречным боем, а вторая продолжает штурмовку. Командую всем боевым порядком я. Пойду в голове первой девятки, вторую поведет мой заместитель майор Волков.

Генерал Шелухин внимательно слушал план Маркелова и, когда тот закончил, подвел итог:

- Решение одобряю. Одно неладно - на задание летят одновременно и командир полка и его зам. Кому-то одному лучше остаться. Может быть, вы, товарищ Маркелов, не полетите?

- Товарищ генерал, разрешите мне вести мой полк,- тихо, но твердо ответил Маркелов. - Сейчас замены производить поздно...

- Что ж, будь по-вашему, - нехотя, вздохнув, согласился командующий. Подумалось, что в душе генерал явно не согласился с Маркеловым, но не мог не поддержать авторитет командира полка.- С вылетом только не медлите...

Вскоре над аэродромом разнеслась команда: "По самолетам!" А через несколько минут вся группа истребителей собралась в небе и перешла на бреющий полет. До Полонного долетели быстро и первую атаку совершили внезапно - с ходу. На земле загорелось несколько машин. Немцы явно не ожидали такой оперативности. Но уже при втором заходе Маркелов заметил в просветах низких рваных облаков вражеские самолеты: четыре "мессера". Правда, те не торопились перейти в атаку. Видно, мешала облачность, да и гитлеровцы, наверное, успели сосчитать, что наших И-16 намного больше. Тем не менее по указанию Маркелова вторая наша группа встала в круг над первой, продолжающей штурмовку аэродрома.

И в это время заработали вражеские зенитки, открывшие беглый огонь по близкой цели. Прямым попаданием немцам удалось сбить наш самолет, который упал тут же, почти в центре аэродрома. Лишь немногие летчики, находившиеся в воздухе рядом со сбитым И-16, увидели, что погиб майор Волков.

А командир полка этого еще не знал. Убедившись, что боевое задание выполнено - вражеский аэродром охвачен огнем,- он подал сигнал на сбор обеих групп и отход от цели. Только удалились от Полонного, как Маркелов заметил внизу на дороге

автоколонну. "Хороша цель, жалко упускать!" - подумал и, быстро сориентировавшись, бросил свой самолет в атаку. С первого же захода ему удалось поджечь головную машину. На дороге образовалась пробка, и наши летчики в упор - с бреющего полета - расстреляли колонну.

...Вернулись в Бохоники. Едва, покинув кабины самолетов, начали было обсуждать боевой вылет, как тут же посуровели лица пилотов - теперь уже все узнали о гибели заместителя командира полка. Это была невосполнимая утрата.

29-летний майор Владимир Степанович Волков считался ветераном полка - за его плечами действительно лежала большая трудовая и ратная биография. Время было такое: оно как бы спрессовывало судьбы людей, зачисляя молодых в ветераны. Волков родился в 1912 году в поселке Красноцеольский стеклозавод, под Стерлитамаком, в Башкирии. Отец его, Степан Андреевич, можно сказать, легендарная личность, работал стекольным мастером. Он был активным участником революционного движения в годы царизма, в 1905 году вступил в партию большевиков, неоднократно подвергался арестам, сидел в царских тюрьмах. После победы Октября рабочие избрали С. А. Волкова членом Совета рабочих и крестьянских депутатов. В годы гражданской войны Степан Андреевич участвовал в разгроме конницы белогвардейского генерала Мамонтова, затем и в подавлении кулацких восстаний в башкирских селах.

Замечательный пример борца-большевика с детства осенял жизнь Владимира Волкова. И когда в 1932 году Степан-Андреевич умер, сын подхватил эстафету отца - двадцатилетний, он стал членом той партийной организации, в которой состоял Волков-старший. К тому времени Владимир уже освоил профессию слесаря и успешно работал на стеклозаводе. В 1933 году он окончил рабфак, а в августе того же года по специальному набору был направлен в военную школу летчиков. Человек смелый, волевой, Владимир Волков уже тогда отличался мастерством пилотирования, меткой воздушной стрельбой. Когда советские летчики-добровольцы отправились в республиканскую Испанию, он был в их числе.

В 1939 году за боевые заслуги Волкова наградили орденом Красного Знамени. Тогда же в составе 28-го истребительного авиаполка он участвовал в освобождении Западной Украины, затем - в боях с финнами. В апреле 1940 года Волков был назначен в наш 88-й истребительный авиационный полк.

Опытного командира, прекрасного товарища потеряли мы в тот июльский день...

И генерал Шелухин, узнав от командира полка о гибели

летчика, помнится, на мгновение горестно прикрыл глаза и тихо произнес:

- Это большая потеря. Сожалею, что разрешил идти на задание вам обоим...

Андрей Гаврилович Маркелов в этот вечер, последний наш вечер в Бохониках, не стал проводить традиционного разбора боевых вылетов.

- Надо бы сообщить жене Волкова, - как-то устало, машинально сказал мне и тут же добавил: - Надо, да некуда. Все ведь где-то в дороге...

Жена Волкова Таисия Ивановна вместе с двухлетней дочкой, как и семьи других наших однополчан, находилась в пути на восток. Поезд увозил их все дальше от линии фронта, от этих бомбежек, которым регулярно подвергались и Винница и наш аэродром. Во время гитлеровских налетов натерпелись страха женщины и дети, испереживались за них и мы. Да оно и понятно, жилые дома в авиагородке находились в каких-нибудь 400 - 500 метрах от летного поля. Наш полк хотя и перебазировался в Бохоники, но на аэродроме дозаправлялись самолеты других частей, производили вынужденную посадку поврежденные в боях машины, приземлялись самолеты, осуществлявшие связь с командованием фронта.

В этой обстановке нужно было срочно организовать эвакуацию семей личного состава.

Изрешеченный пулями состав все-таки добрался до Харькова, а оттуда наши семьи разъехались по всей стране - кто куда решил.

Запомнилась мне в те последние наши дни в Бохониках еще одна деталь. Командир полка, тяжело переживая гибель Владимира Волкова, достал из планшета пачку папирос и, протянув их мне, сказал:

- Спрячьте в сейф, Георгий Андреевич. Да не забудьте о ней в день нашей победы...

А папиросы те вручил нам генерал Шелухин. Неделю назад он знакомился с командирами эскадрилий. Разговор был доверительный, деловой, но короткий Шелухин торопился. Уже прощаясь, командующий достал из машины несколько пачек папирос:

- Вот возьмите, - передал их Маркелову. - Я не курю. Раздайте вашим орлам.

На папиросах золотилась марка - "Триумфальные". Маркелов отдал по пачке командирам эскадрилий, одну взял себе, и тут его осенила мысль:

- Друзья! Обратите внимание на название - "Триумфальные"!

Это ведь знак победы, ее предвестие. Знаете, где мы раскурим эти папиросы? В Берлине! В день нашего триумфа!..

Пройдет четыре долгих и трудных года. 9 мая 1945 года наш полк встретит на аэродроме в небольшом немецком городке Пазевальке, неподалеку от Берлина/

Мне рассказывали про тот день. Утром прилетел поздравить полк с самым счастливым праздником бывший командир полка гвардии полковник А/ Г. Маркелов, ставший заместителем командира авиационной дивизии. Невозможно описать радостную взволнованность, полноту чувств наших воинов в тот незабываемый день. И вот настал момент, когда майор Ф. А. Тюркин, бывший мой помощник, а с осени 1943 года начальник штаба полка, достал из сейфа заветную пачку "Триумфальных", в которой было 20 папирос.

Андрей Гаврилович Маркелов раздал по штуке каждому, кто прошел с полком от Винницы до Берлина. И хватило тех папирос всем - немного осталось наших однополчан...

А пока что шел только июль сорок первого. На следующий день после нашего дерзкого налета на Полонное 88-й истребительный авиационный полк перебазировался на аэродром Счастливая. Название его звучало милым сердцу, но грустным напоминанием о недавних предвоенных днях. Но позади уже остались Винница, Бохоники... Фронт быстро продвигался на восток. Через 10 дней после нашего перелета Винница была оккупирована гитлеровскими войсками.

Многочисленные сооружения и имущество Винницкого авиагородка противнику не достались. Накануне вступления в город фашистов по решению начальника 30-го района авиационного базирования все постройки на его территории были сожжены. Комендант нашего авиагородка Д. К. Люшников входил в состав команды, выполнявшей этот приказ. Он и рассказал, как все произошло. Трудно, конечно, было своими руками уничтожать то, что столько лет служило верой и правдой. Однако иного выхода в сложившейся обстановке не оставалось.

Мы же к тому времени обживали новый полевой аэродром, с которого продолжали боевые действия до нового перебазирования.

Первые дни войны многое изменили в наших представлениях о работе штаба. Мы уже получили некоторый опыт, и невольно одолевали беспокойные мысли, как лучше построить нашу работу, на чем сосредоточить основное внимание в условиях, когда перед тобой постоянно встают все новые и новые вопросы, от решения которых зависит успешное выполнение боевых задач. Многое из того, чему нас учили в академии - классическая форма.

предварительной оценки обстановки, подготовка данных командиру для принятия решения, оформление его в виде боевого приказа или распоряжения, доведение их до исполнителей, организация взаимодействия с соседними авиационными частями, - почти не применялось в практике моей работы в начале войны.

Боевую задачу мы получали из штаба дивизии, как правило, по телефону или по телеграфному аппарату за минимально короткий срок до вылета - минут за пятнадцать, а то и меньше. Я успевал лишь записать ее содержание, нанести район действий на карту и доложить командиру полка. Командир чаще всего находился на стоянках самолетов среди летчиков, поэтому и они тут же получали представление о боевом задании. А решение командира я или кто-то из моих помощников записывали вчерне и уже после вылета оформляли начисто в книге боевых распоряжений.

В штаб дивизии мы докладывали четко, оперативно: называли время вылета, сколько самолетов ушло на боевое задание, кто ведущий группы, когда ориентировочно ожидается посадка. Особенно ответственный момент в нашей работе наступал после возвращения летчиков с задания. Нужно было как можно быстрее опросить их - с каким противником и где встречались, какое он оказывал противодействие, сколько было уничтожено самолетов и другой техники врага, уточняли количество израсходованных боеприпасов, выясняли все, что было замечено летчиками на маршруте полета. На основе этого опроса тут же составлялось боевое донесение, в котором указывались также и свои потери, затем это донесение передавалось в штаб дивизии. Очень часто от нас требовали немедленного доклада о результатах вылета. Тогда мне приходилось, уже не дожидаясь составления боевого донесения, докладывать то, что я узнал от летчиков при их опросе.

В конце дня, когда летчики уходили на отдых, а техники приступали к ремонту поврежденной в боях материальной части, в штабе полка подводились итоги боевой работы. Мы вели журнал боевых действий - эту своеобразную хронику нашей повседневной военной жизни, оформляли документы, которые нужно было представлять в штаб дивизии по табелю срочных донесений, составляли заявки на различные виды довольствия личного состава. Предметом особой заботы для меня была организация частых перебазирований полка при вынужденном отходе наших войск в глубь страны, поддержание устойчивой связи со штабом дивизии, обеспечение охраны аэродромов и хотя бы минимально удовлетворительных условий нашего фронтового

быта. Однако самой тяжелой была обязанность извещать родных и близких о их погибших сыновьях, мужьях и отцах. Эти извещения уже в первые дни войны получили в народе название "похоронок". Горестно было их писать и отправлять. Но шла война - пока что только июль сорок первого...

Над Днепром

К середине июля на Юго-Западном фронте сложилась очень тяжелая обстановка. Враг рвался к Киеву. На ближних подступах к украинской столице шли упорные бои. Нашим войскам удалось отразить первый натиск фашистов, сорвать их попытку овладеть Киевом с ходу. После ряда контрударов наша 5-я армия закрепилась в Коростеньском укрепленном районе. С запада путь к городу преградили войска Киевского укрепленного района.

Однако на левом крыле фронта, на южных подступах к столице Украины, где в это время действовал наш полк, положение становилось критическим. Захватив Белую Церковь, танковые дивизии противника создали серьезную угрозу выхода в тыл 6-й и 12-й армиям Юго-Западного фронта.

В этой обстановке главнокомандующий войсками Юго-Западного направления Маршал Советского Союза С. М. Буденный потребовал от фронтового командования решительных действий, приказав бросить против наступающих вражеских войск в первую очередь авиацию. Командующий фронтом генерал-полковник М. П. Кирпонос, выполняя приказ, так сформулировал задачу командующему ВВС фронта генерал-лейтенанту авиации Ф. А. Астахову:

"Соберите все, что сумеете, и нанесите удар по танковым колоннам противника у Белой Церкви и северо-восточнее Казатина. Задержите их. Главная задача - сорвать вражеский маневр".

Против гитлеровцев были брошены основные силы ВВС Юго-Западного фронта. К штурмовым действиям привлекались некоторые истребительные авиационные полки, среди них и наш 88-й. После перебазирования из района Винницы он вместе с другими частями 44-й авиадивизии был переведен в состав ВВС Юго-Западного фронта. Но надолго задержать противника, развернувшего наступление в широкой полосе на киевском направлении, авиация не могла, как бы советские летчики самоотверженно ни дрались.

Истребители нашего полка, располагавшиеся на полевом аэродроме близ Христиновки, в эти дни штурмовали танковые и мотомеханизированные колонны врага, наступавшие из Белой Церкви на юг в направлении Умани. Удары наносились главным образом в районе городов Ольшанка и Жашков.

Немало объективных и субъективных причин осложняли наши действия в этот тяжелый период. Так, в один из напряженных дней мы столкнулись с проблемой нехватки горючего для самолетов. Все цистерны и баки были пусты, где восполнить запас - неизвестно. И именно тогда воздушная разведка сообщила, что вражеские танки продвигаются в направлении, близком к нашему аэродрому.

Прилетевший в полк генерал-майор авиации Т. Т. Хрюкин приказал командиру полка срочно направить начальника штаба с группой техсостава на железнодорожный узел Христиновка. Там, по имевшимся данным, находились цистерны с горючим, и доставить его необходимо было любой ценой.

Я подобрал группу из четырех человек во главе с механиком А. Ф. Гончаром, и, погрузив на автомашину необходимую тару, мы помчались в Христиновку. Но, приехав, застали там удручающую картину: вражеская авиация только что нанесла удар по железнодорожному узлу, на разбитых рельсах дымились обгоревшие вагоны. На наше счастье, цистерны с горючим оказались на дальних путях - у выходных стрелок - и потому, видимо, уцелели. В одной из них был бензин марки Б-74, пригодный для заправки наших самолетов. Мы выяснили, что горючим распоряжается командир танковой бригады, занявшей оборону в этом районе. Я объяснил ему ситуацию.

- Как же не помочь авиации! - устало усмехнулся он.- Глядишь, и она нам с воздуха поможет. Конечно заправляйтесь.

Он распорядился не только заполнить горючим наши емкости, но и выделить нам бензозаправщик из своей бригады. Оставалось только найти этиловый спирт для составления необходимой топливной смеси. И тут нас выручила хватка сноровистого Гончара. Он молниеносно что-то у кого-то разузнал и помчался на машине в Умань. Там на полуопустевшем аэродроме механик разыскал-таки нужный спирт.

Мы возвратились в полк, гордые сознанием исполненного долга, но главное, подоспели вовремя: наши самолеты сразу же поднялись в воздух для нанесения удара по наступавшему противнику.

Надо ли говорить, что в этих сложнейших условиях, требовавших максимального напряжения сил всего личного состава полка, мы дорожили каждым самолетом. А истребителей становилось все меньше - неравные бои, вражеские налеты отнимали их один за другим. Зная, что в районе Умани, куда уже подходил враг, были расположены стационарные авиамастерские, где могли стоять отремонтированные самолеты, командир нашего полка отправил туда лейтенанта П. С. Середу с заданием -

получить три И-16 и перегнать их в полк.

Майор Маркелов выделил в распоряжение Середы двух летчиков, дал им автомашину, снабдил соответствующим документом, скрепленным печатью. Но, уже подъезжая к городу, пилоты услышали грохот боя, который, судя по всему, шел на ближайших подступах к окраинам Умани. Наши отчаянные ребята на большой скорости влетели на территорию авиамастерских и остановились, пораженные удручающей картиной: корпус мастерских, все здания медленно догорали, поодаль, на летном поле, дымились и обгоревшие каркасы самолетов. Летчики опоздали.

Но тут Середа заметил неподалеку от оставшегося командного пункта одинокий двухмоторный бомбардировщик СБ. Летчики направились к самолету, а навстречу им уже торопился человек в замасленном комбинезоне, как выяснилось, механик этого самолета. Он передал Середе помятый конверт:

- Товарищ лейтенант! Здесь письменное предписание... - И в нерешительности механик отступил назад.

В конверте оказалась записка, написанная карандашом явно второпях: "Любому летчику, который окажется на аэродроме. При угрозе захвата самолета СБ немцами перегнать его в Кировоград". И неразборчивая подпись.

- Кто это писал? - спросил лейтенант.

- Наш командир,- несколько неуверенно ответил техник.

- А где он сам? Почему бросил самолет? - настойчиво допытывался Петр.

- Уехал по срочному делу в какую-то часть. Сказал, что может задержаться. Оставил вот эту записку и просил передать любому летчику. Обстановка - сами видите...

- Обстановку-то мы видим и даже слышим, - нахмурившись, согласился Середа, по слуху определяя, что артиллерийские залпы раздаются откуда-то с севера. - А ты, братец, чего-то недоговариваешь. Ну да ладно - с тобой разберемся. Но что же делать с бомбардировщиком? Я ведь по ним не мастак. А бросить машину жалко...

- Да-а, история...- с досадой протянул один из пилотов, заглядывая в кабину СБ.- Тут и приборы и рычаги вроде бы иначе расположены. Поди разберись, где что и к чему...

- Я вам все объясню! - оживился механик, словно только и ждал этих слов. Приборы-то почти такие, как на истребителях.

- Вот что, друзья! - обратился Середа к летчикам.- Скорее возвращайтесь в полк. Доложите обо всем майору Маркелову и передайте, что я решил перегнать бомбардировщик в Кировоград. А уж оттуда как-нибудь доберусь в часть. Ну, хозяин, показывай

свою машину,- легонько подтолкнул он механика.

Тот, заулыбавшись, быстро поднялся на крыло, открыл фонарь кабины. Петр, внимательно слушая объяснения, осмотрел доску приборов, попробовал в действии все рычаги, тумблеры, а через несколько минут коротко бросил механику:

- Будем запускать!

Моторы запустили быстро. После этого механик забрался в кабину штурмана. Вырулив на летное поле, Середа несколько раз пробежался по аэродрому, опробовав машину на земле. Затем дал полный газ и пошел на взлет. Самолет легко оторвался от поля, но высоту начал набирать неохотно. Шасси Петр решил не убирать - на случай непредвиденной посадки.

Полетной карты на Кировоград у него, понятно, не было. Впрочем, он достаточно хорошо знал этот район, поэтому полетел на глазок, полагаясь на память. Но тут самолет попал в низкую облачность, и пришлось еще набрать высоту. Вот где пригодились навыки слепого полета, которые с такой педантичностью заставлял отрабатывать Маркелов.

В рваном окошке облака Середа вскоре заметил землю. Нырнул туда. По горизонту, насколько хватало обзора, ничего похожего на крупный город не было. Ровные бескрайние поля, на которых кое-где лежал уже уложенный в скирды хлеб.

"Может быть, здесь и сесть? - подумал Петр. - От фронта отлетели далеко. А без карты на плохо знакомом самолете лететь рискованно!" И, выбрав площадку поровнее, он вскоре благополучно приземлил машину. Неожиданно перед глазами появился непонятно откуда взявшийся грузовик. Из кузова его мгновенно высыпала группа солдат, взяла самолет и летчика в кольцо.

Петру Середе и механику связали руки, посадили в машину и повезли в неизвестном направлении. Вскоре Петр узнал окраину знакомого городка. "Вот и добрался я до Кировограда", - усмехнулся он про себя.

Арестованных доставили на аэродром. Когда вели по коридору какого-то приангарного здания, Середа неожиданно встретил знакомого летчика.

- Ты что здесь делаешь, да еще под охраной? - удивился тот.

- Да нас за шпионов приняли. Документов нет - сам знаешь, как вылетаем. Может, удостоверишь мою личность?-спросил Петр.

- Что за разговор! - воскликнул знакомый пилот и тут же остановил чекиста.- Явное недоразумение, браток. Я же прекрасно знаю этого человека. Петр Середа. Из 88-го авиаполка.

Пришли к начальнику авиагарнизона. Тот внимательно

выслушал "все стороны", куда-то позвонил и выяснил, что действительно некоторое время тому назад из-под Умани вылетел самолет-бомбардировщик СБ, принадлежащий заместителю командующего ВВС округа. В Кировоград его повел неизвестный летчик.

И тут механик, летевший с Середой, краснея, признался, что "предписание любому летчику" написал он сам, опасаясь, что отремонтированный им самолет попадет к врагу.

- Ну что ж, будем считать, что все действовали правильно, - подвел итог благополучно завершившегося инцидента начальник гарнизона, - техник, беспокоившийся о судьбе самолета, летчик, взявшийся спасать незнакомую ему машину, и командир, проявивший высочайшую бдительность. Могу сообщить, доверительно закончил он, - что в первые дни войны враг захватил на приграничных аэродромах несколько наших неисправных бомбардировщиков, которые не успели эвакуировать или уничтожить при отходе. По имеющимся сведениям, немцы восстановили их и сейчас используют для воздушной разведки.

...Через два дня Петр Середа с присущим ему юмором рассказывал эту историю в родном полку и заканчивал ее ироническим сожалением:

- Так что уж извините, друзья, увести машину высокого начальства не удалось. Возвращена хозяину. Будем воевать на своих.

А воевал Петр Середа с какой-то особой отвагой и дерзостью - в этом оказывался его широкий характер. В памяти - эпизод, относящийся все к тем же июльским дням 1941 года.

Середа и его товарищ, младший лейтенант Василий Деменок, получили задание на воздушную разведку. Слетав в заданный район и собрав необходимые сведения, они возвращались на аэродром, но где-то на подходе к Жмеринке увидели группу "юнкерсов". Не сговариваясь, решили атаковать их. Немцы, заметив наши самолеты, увеличили скорость. Имея преимущество в высоте, Середа и Деменок на пикировании нагнали врага и открыли по одному из "юнкерсов" огонь. В этот момент Василий почувствовал, что его пулемет заело, и тогда он пошел на таран. Летчику удалось срезать часть хвостового оперения "юнкерса", но тот продолжал держаться в воздухе, хотя и отстал от своей группы. Поврежден был и самолет Деменка - пришлось идти на вынужденную посадку. Внизу раскинулись волнистые хлебные поля, но выбора не было.

Тем временем Середа, поняв, что "юнкерс" все-таки продолжает уходить к своим, догнал его и меткой пулеметной очередью поджег. В этот момент в воздухе появилась четверка "мессершмиттов" и набросилась на самолет Деменка, подыскивающего место для посадки. Середа успел заметить это.

"Надо спасать Василия! Отвлечь от него фашистов во что бы то ни стало!" мелькнуло решение, и резким разворотом он пошел на "мессеров" в лобовую атаку. Немцы отвернули в сторону. Один против четырех оказался Середа. И вот в этой критической ситуации летчик сумел выжать из машины все, на что она была способна. Искусно используя горизонтальный маневр, в котором И-16 явно превосходил "мессера", Середа уходил из-под атак наседавших фашистов. А сознание сверлила тревога: "Долго это продолжаться не может. Кончится горючее!.. Надо как-то оторваться, да поскорее..."

И здесь Петр увидел под собой небольшое село, а в центре его - церковь с высокой колокольней. "Спаси, господи!.."- с какой-то отчаянной лихостью бросил он машину вниз. И вот наш истребитель крутит вокруг колокольни виражи, а четыре "мессера" как бы в растерянности наблюдают со стороны за этим дерзким "аттракционом". Именно дерзким! Это ведь только на бумаге легко написать: "крутит вокруг колокольни виражи". Выполнить такой маневр мог лишь большой мастер летного дела. Петр Середа был именно таким мастером.

Гитлеровцев же этот "аттракцион" явно обескуражил - они предпочли убраться восвояси. Наверное, и у них горючее было на исходе, а наш летчик сумел выиграть время. Едва немцы

удалились, Середа перевел дух и принялся искать Деменка. Тот уже успел приземлиться. Правда, не совсем удачно. Метрах в двух-трех от земли управление его машины окончательно отказало - и машина упала. От удара самолет сильно помяло и покорежило, но, к счастью, взрыва не произошло и сам летчик отделался легкими ранениями.

Середа этого ничего не видел. Он мог лишь догадываться, что Деменок приземлился где-то поблизости, что к нему нужно быстрее вернуться и помочь. На последних литрах горючего он сумел дотянуть до своего аэродрома и, доложив о случившемся командиру полка, попросил разрешения слетать на У-2 на выручку друга. Командир дал "добро".

В окрестностях знакомого сельца Деменка не оказалось. Пока Середа кружил над полями, его снова заметила группа вражеских истребителей. Пришлось экстренно сажать У-2 прямо в густую рожь, а дело это непростое. До села Петр добирался пешком. Там колхозники рассказали, что был здесь летчик, что с их помощью снял с самолета крупнокалиберный пулемет, бортовую радиостанцию и ушел, сказав, что будет добираться в полк на попутных машинах.

Крестьяне помогли и Середе выкатить его У-2 на пролегавшую неподалеку грунтовую дорогу.

- Вот и взлетная полоса - спасибо, друзья! - горячо поблагодарил летчик селян и взлетел.

Через два дня возвратился и Василий Деменок. Радостный и взволнованный, обнимал он друга при встрече:

- Навек я твой должник, Петр! Ведь ты мне жизнь спас!

...Положение наших войск на левом крыле Юго-Западного фронта становилось все более тревожным. Наступая из района Белой Церкви, танковая группировка гитлеровцев вышла к населенным пунктам Шпола, Звенигородка и отрезала 6-ю и 12-ю армии от баз снабжения. Выйти из вражеского кольца они могли лишь в юго-восточном направлении и с этой целью были переданы в состав Южного фронта. Но и такая мера ничего не решила: несмотря на героическое сопротивление наших войск, крупные силы наседавшего противника вскоре полностью окружили обе армии.

В сложившихся условиях 24 июля нашему полку была поставлена следующая задача - частью сил перебазироваться на передовой аэродром Щельпаховка, близ Умани, и штурмовыми действиями задерживать продвижение фашистских войск на этом направлении. Для выполнения задачи было выделено 12 экипажей во главе с командиром полка и оперативной группой штаба, которой руководил я. Перебирались мы на новое место со

многими сложностями: авиационно-техническая часть оставалась на основном аэродроме. Небольшие запасы материальных средств, боеприпасы и прочее взяли с собой на автомашинах, но, прибыв в Щельпаховку, сразу же столкнулись с двумя основными проблемами - обеспечением личного состава продовольствием, а самолетов - горючим. Какой-то минимум у нас был, но тревожило даже ближайшее будущее.

От аэродрома, на который мы попали, практически осталось лишь одно название - все сооружения были разрушены. Вокруг - пустынно, безжизненно, в близлежащих селах - брошенные дома: жители ушли на восток, спасаясь от надвигающейся фашистской орды.

Мы рассредоточили самолеты на окраине летного поля. Ночевать пришлось тут же, возле машин, благо ночи стояли теплые. Боевые вылеты в течение следующего дня еще обеспечивались. Но затем мы начали серьезно думать: где достать продовольствие, боеприпасы, горючее?

Командир полка приказал мне принять меры для поиска необходимых материальных средств в окрестных местах. Я предложил послать в Умань на грузовой автомашине группу из четырех человек во главе с техником по вооружению П. И. Дьяченко. Командир согласился.

Но на складах Умани тогда уже почти никого не было, оставались лишь специальные наряды, выделенные для уничтожения материального оборудования. И все-таки нашим ребятам повезло - они успели вовремя и нагрузили машину доверху боеприпасами. Удалось раздобыть и немного продуктов, горючего. Уже на рассвете следующего дня группа отправилась в обратный путь. Накануне прошли ливневые дожди, дороги размыло. Тяжело груженная машина то и дело застревала в раскисшем грунте, и лишь к вечеру она добралась до Щельпаховки.

"Гостинцы" мы ждали с большим нетерпением. И вот с самого раннего утра летчики как бы начали наверстывать упущенное за минувший день: по 6 - 7 раз поднимались они в грозовое небо, выполняя задания по разведке и штурмовке войск противника в районе Жашкова, Тетиева, Гайсина, Теплика. Только 27 июля наши истребители уничтожили четыре фашистских самолета, причем два из них сбил младший лейтенант Н. М. Трегубов. Сами же выходили из воздушных схваток невредимыми, несмотря на заметное численное превосходство гитлеровской авиации. Лишний раз был доказан суворовский постулат: воюют не числом, а уменьем.

За пять дней пребывания в Щельпаховке наши летчики

совершили 234 боевых самолето-вылета, сбили в воздушных боях восемь вражеских самолетов.

Тяжелая работа легла в эти дни на плечи техников, механиков и мотористов полка. Они трудились практически круглосуточно, ели на ходу, спали урывками. В течение четырех дней они помогали выдержать напряженный график боевых вылетов, одновременно ремонтируя самолеты, получившие в боях повреждения.

Под натиском вражеских войск сдвинулась на восток линия фронта - нашему полку в полном составе пришлось опять перебазироваться, теперь на полевой аэродром Грушки.

К этим дням относится одна интересная история, о которой я расскажу подробней.

27 июля самолет И-16 с бортовой цифрой "2" был подбит в воздушном бою, и летчик А. Александров вынужденно посадил машину буквально в нескольких десятках метров от переднего края. Самолет мог попасть в руки врага.

И вот техник Алексей Ивакин получает приказ спасти боевую машину. На грузовике в сопровождении шофера и помощника - солдата-оружейника - он отправился к месту посадки. Почти у самой линии фронта их остановили наши танкисты, посоветовали дождаться темноты: не так опасно будет подходить к подбитому самолету, а днем - неоправданный риск. Фашисты, оказывается, уже пристрелялись минометами к месту посадки И-16. Пришлось согласиться с этими доводами. Но тревога не покидала Ивакина. "Как пить дать - подожгут!" - с досадой думал он. Однако до вечера все обошлось благополучно - "двойка" оказалась счастливой. Возможно, гитлеровцы посчитали, что скоро займут эту территорию и без особой заботы возьмут машину как трофей.

Стемнело. Танкисты выделили Ивакину сопровождающего, чтобы его спасательная группа смогла пройти по заминированной местности. Опасный путь преодолели без происшествий. Самолет находился в лощине, плохо просматривавшейся со стороны вражеских позиций. Но летчику пришлось садиться не выпуская шасси, и машина лежала прямо на фюзеляже. Ивакин несколько раз обошел вокруг, сокрушенно качая головой: чтобы вывезти "двойку", ее нужно было поставить на "ноги", но как?

Выручила смекалка. В разбитых траншеях по склонам лощины Ивакин нашел несколько бревен, которые решил использовать в качестве катков. Совместными усилиями перетащили их к самолету, подцепили его тросом, а другой конец прикрепили к автомашине и кое-как втянули моторную часть на катки. Появилась возможность выпустить шасси. Стало немного легче. Самолет перевезли в более безопасное место, а с

наступлением темноты следующего дня отбуксировали подальше от линии фронта. Но далеко ли можно увезти подбитую машину с помощью полуторки по проселочным и грунтовым дорогам?! "Нелегким оказалось дело,вспоминал впоследствии Алексей Михайлович Ивакин.- Первое-то время мне помогали оружейник и шофер. Но вскоре фашисты перешли в наступление - и мы попали под сильный минометный и артиллерийский обстрел. Оружейник был убит, шофер ранен. Остался я один с самолетом и автомашиной. Сел за руль и поехал, а на буксире - "двойка". Иногда мне помогали местные жители, но встречались они все меньше и меньше: волна фронта докатилась до тамошних мест, и через какое-то время я понял, что нахожусь во вражеском тылу...

На хорошую дорогу выехать, конечно, не мог - там полно гитлеровцев. Выход оставался один - выбирать самые глухие проселочные дороги, лучше лесные, и буксировать самолет по ним, хотя скорость движения там очень маленькая..."

Недаром, видно, за Алексеем Михайловичем Ивакиным утвердилась у нас в полку слава умелого и сноровистого мастера. Вовремя сообразил он и тогда, что автомобиль и краснозвездный самолет на дороге - идеальная мишень для немецких истребителей, и тщательно замаскировал обе машины, укрыв их сверху зелеными ветками. Долгим и трудным был путь воентехника, ведь полк, куда стремился Ивакин, не стоял на месте...

Пошли дожди. Машина буксовала на размокшей почве, застревала в рытвинах. Алексей Михайлович решил свернуть в ближайшее село, рассказал встретившимся там людям про свою беду, Один дед посоветовал:

- Бери, добрый человек, волов. Эта тяга никогда не подведет, не забуксует. И польза будет: врагу меньше нашего добра останется.

Так и поехал дальше Ивакин на "автоволовьем" транспорте. А когда погода улучшилась и грунтовые дороги просохли, его уже подстерегала другая беда кончалось горючее. Техник заходил на попадавшиеся по пути опустевшие базы, сливал из цистерн остатки бензина, собирал его из баков встреченных поврежденных машин. Подчас становилось невмоготу от голода. Но Ивакин терпел. От сел держался подальше, старался лишний раз не рисковать, опасаясь попасть к фашистам.

На счастье, он встретил выходившую из окружения часть и пристроился к ней со своей машиной. Через некоторое время они сумели вырваться с оккупированной территории. Оставалась "самая малость" - найти свой полк.

Трудный рейс длиной около 200 километров - в основном в

тылу у противника, по разбитым дорогам, а зачастую и бездорожью - проделал военный техник Алексей Ивакин. В обычных условиях на эти две сотни Километров ушли бы сутки-двое. А Ивакин был в пути две недели и все-таки разыскал нас в военной круговерти. Осунувшийся, заросший бородой, в изорванной одежде, он появился в полку, когда мы уже перестали его ждать. Ивакин весь светился радостью встречи, вводя в расположение части спасенный им самолет. Он отчитался перед командованием, поставил свою "двойку" в просторную украинскую клуню, временно служившую ангаром, и, почти не передохнув, взялся за работу. Через четыре дня машина была отремонтирована.

Судьба этого истребителя и в дальнейшем сложилась на редкость счастливо. Он, как видавший виды солдат, исправно нес боевую службу, особенно в период сражений на Северном Кавказе летом и осенью 1942 года. К тому времени "двойку" закрепили за молодым летчиком старшим сержантом Василием Собиным, будущим Героем Советского Союза. Жизнерадостный воронежский паренек в боях за Кавказ получил боевое крещение. 189 раз поднимал он в небо испытанную на земле и в воздухе машину, сбил на ней трех гитлеровских асов.

В ноябре 1942 года, когда полк был направлен перевооружаться на новый тип истребителей - ЛаГГ-3, Собину и Ивакину пришлось распрощаться с любимой "двойкой". Ее передали в запасный авиационный полк, где она еще немало потрудилась, помогая готовить для фронта умелых воздушных бойцов.

А капитан-инженер Ивакин после войны, уйдя в свой срок в запас, тоже посвятил себя делу обучения молодежи. Он работал в спортклубе ДОСААФ Кировограда, где поселился с семьей. Много лет Алексей Михайлович был здесь инструктором-наставником, трудился, не считаясь ни со временем, ни со здоровьем. И закончил свой жизненный путь заслуженный ветеран, можно сказать, на боевом посту. Вот что написала мне о последних днях Ивакина его супруга Клавдия Андреевна в январе 1978 года. В печальном и бесхитростном ее рассказе - гордость за человека, до конца оставшегося верным своим высоким жизненным идеалам:

"Все в ДОСААФ знали, что Алексей Михайлович - мастер на все руки, что он все знает и все умеет. Так и говорили о нем - "золотые руки". И вот в начале октября 1977 года состоялись в селе Екатериновка автомотогонки. Он туда, конечно, поехал - помогал, наблюдал, болел за своих. Два дня шли соревнования, и два дня лил проливной холодный дождь. Алексей Михайлович промок, продрог, схватил воспаление легких. А от плеврита,

знаете, старики в 65 лет не выживают... Ох, как же плакали его ученики-курсанты, ведь он был их настоящим наставником..."

...Стоял конец июля сорок первого. Как раз в тот день, когда Ивакин отправился спасать злополучную "двойку", шли последние часы нашего пребывания в Щельпаховке - мы получили предписание перебазироваться на другой аэродром. Беспрерывно трещали пулеметы, рвались снаряды - где-то совсем рядом шел бой. В эту какофонию врывались тревожные гудки паровоза с ближайшей станции, шипение отработанного пара, надсадный скрежет буксующих колес. Видно, слишком тяжело был нагружен состав, увозивший на восток самое ценное, что можно спасти от наступавшего врага.

В полночь на командный пункт полка часовые привели колхозника из соседнего села. Он рассказал, что в 3 - 5 километрах к северо-западу от нашего аэродрома по шоссе идут немцы. Значит, мы уже оказались в полукольце. Оставался лишь один путь - по проселкам на юго-восток. Первая мысль - о боевых машинах. Необходимо было дотянуть до утра и на рассвете поднять их в воздух.

Ночь выдалась на редкость темной. В напряженном ожидании тянулись томительные часы. Серый предрассветный туман как бы стал сигналом к взлету. Сначала наши истребители провели экстренную разведку и штурмовку войск противника, а потом поднялись в воздух для перелета.

На новое место перебазировались четко, слаженно. И вскоре снова продолжали наносить штурмовые удары по врагу в районе Звенигородки.

А фронт все откатывался на восток, мы отходили вместе с ним. И через два дня снова готовились перелетать. Оставался неотремонтированным на полевом аэродроме один крепко побитый в бою И-16: в фюзеляже - большое отверстие от зенитного снаряда, правая сторона стабилизатора разбита. Вывозить самолет было не на чем, сжигать- жалко. Тогда техник машины Г. А. Пустовит взялся отремонтировать ее до наступления утра и попросил в помощь летчика. Мы шли на известный риск - противник рядом, в 8 - 10 километрах, но и самолет терять нельзя - их в полку оставалось все меньше.

Всю ночь кипела работа. Действия Пустовита, его моториста и летчика, помогавшего им, напоминали работу бригады хирургов во время сложной операции. У Пустовита была лишь одна переносная лампочка. Поэтому еще засветло он разложил на подстилке весь необходимый инструмент - гаечные ключи, напильники, отвертки, плоскогубцы, молоток. Дыру в фюзеляже успели заделать до наступления сумерек. Осталось самое

сложное - ремонт стабилизатора: узлы его крепления находятся в фюзеляже, и подобраться к ним очень непросто. Снимать бронеспинку кабины летчика долго, хлопотливо, на это может уйти много времени. Значит, нужно протиснуться через небольшое отверстие между бронеспинкой и бортом фюзеляжа. Пустовит решил попробовать: вынул из карманов все, что могло помешать движению, и медленно полез вперед, на каждом сантиметре коварного пути выдыхая воздух. С огромным трудом проник он в хвостовую часть фюзеляжа. Глухо раздавался оттуда его голос лаконичными приказами: "Ключ! Отвертку! Молоток!"

Поврежденный стабилизатор Пустовит отсоединил довольно быстро. Теперь предстояло совершить обратный путь: вытащить старый стабилизатор, снова протиснуться через "игольное ушко", втащить и закрепить новый. Наконец обе половинки стабилизатора соединены, но вот осечка: не совпали отверстия, и крепежные болты не проходили. Лежа на спине, при тусклом свете переносной лампочки Пустовит начал напильником расширять эти отверстия.

Тяжело: руки, вытянутые вверх, от напряжения затекают, а тут еще в правый глаз попала дюралевая стружка, и он начал слезиться. Протереть невозможно: от малейшего прикосновения - резкая боль, но надо терпеть.

Несколько часов промучился Григорий, пока не совместил отверстия, не вставил болты, не закрутил гайки. А все-таки успел к рассвету. С первыми лучами солнца летчик запустил мотор, взлетел и помахал боевым друзьям крыльями: мол, все нормально. Курс его лежал на аэродром в районе Богодуховки. Техник и моторист самолета отправились туда земным путем, куда как более долгим...

В начале августа к югу от Киева развернулись ожесточенные бои. Враг стремился сбросить в Днепр оборонявшиеся на этом рубеже войска 26-й армии и выйти к переправам реки у Ржищева и Канева, но получил решительный отпор. Летчики нашего полка вместе с другими частями 44-й истребительной авиадивизии сражались на участке фронта 26-й армии, прикрывая переправы через Днепр у Канева и Черкасс, а также сопровождая в боевых вылетах штурмовики и бомбардировщики.

2 августа полк перебазировался на левый берег Днепра, меняя аэродром за аэродромом, поскольку все они находились в степной открытой местности и маскировать самолеты здесь было трудно. Вражеские разведчики быстро засекали нас, наводя свои истребители на хорошо просматриваемую мишень. Все это, конечно, усложняло наши действия.

Противник тем временем изменил тактику борьбы с

советской авиацией: усилился огонь зенитной артиллерии, бомбардировщики, вылетавшие на задания, снабжались надежным прикрытием. Немецкие летчики стали более осторожны и осмотрительны, воздушные бои предпочитали вести при численном превосходстве.

Одной из основных задач нашего полка в этот период стало патрулирование железнодорожного моста через Днепр у Канева. По нему непрерывно шли составы: на восток - с ценным имуществом и оборудованием, на запад - с вооружением и материальными средствами для войск.

Немцы давно нацелились на этот мост, но преодолеть воздушный заслон долго не могли. Если мост охраняло звено наших самолетов, то гитлеровцы, заметив это, вводили в бой вдвое-втрое больше своих "мессершмиттов", эшелонируя их по высоте. Противопоставить им равное количество боевых машин мы могли не всегда - состав полка, как, впрочем, и всей авиадивизии, заметно поредел. И снова наши И-16 проявили себя с наилучшей стороны. Горизонтальный маневр, бой на вираже, лобовые атаки - все это умело использовали наши летчики, выжимая из своих послушных, маневренных "ишачков" максимум возможностей.

Мы, разумеется, тоже научились воевать более осмотрительно и грамотно: для сопровождения бомбардировщиков и штурмовиков начали выделять две группы ударную и непосредственного прикрытия. Наши действия стали целенаправленнее, а защита - надежнее. Достаточно сказать, что с 25 июля по 15 августа летчики полка сбили 15 вражеских самолетов.

Казалось, давно ли отличился Иван Новиков первым тараном в полку? И вот 13 августа в бою над Днепром, отражая атаку нескольких вражеских истребителей, он погиб смертью героя. В памяти сохранилось открытое молодое лицо - юноша, 21 год...

Тремя сбитыми стервятниками ответили на эту утрату наши летчики, два из них уничтожил заместитель командира эскадрильи лейтенант В. И. Максименко.

На следующий день враг бросил на мост через Днепр крупные группы истребителей, чтобы открыть путь для бомбардировщиков. Василий Липатов, патрулируя со своим звеном над рекой, заметил пару "мессершмиттов". Летчики бросились за немцами, одного "мессера" тут же подожгли. В это время на помощь гитлеровцам подоспели еще шесть "мессеров". Завязался неравный бой, но Липатов дрался так отважно и дерзко, будто на нашей стороне было преимущество в четыре самолета. И все же в одной из атак Василий не смог уклониться

от вражеского огня: его тяжело ранило, самолет получил серьезные повреждения. Однако он держался в воздухе до тех пор, пока на выручку не прилетели товарищи. Самолет, окончательно потеряв управление, понесся к земле... На долю Василия Липатова выпали только первые 53 дня войны. За это время он успел совершить 58 боевых вылетов, участвовал в 18 воздушных боях, сбил три вражеских самолета.

Героический бой и гибель отважного летчика лично наблюдал с земли генерал Т. Т. Хрюкин. Он тут же приказал представить летчика к правительственной награде. Василий Липатов был посмертно награжден орденом Ленина. Ныне его имя носит пионерский отряд в школе села Хоцки, близ которого, на левом берегу Днепра, похоронен отважный летчик.

По роковому совпадению в тот же день над днепровским мостом погиб и Василий Деменок. Не раз уже это имя появлялось на страницах книги, поэтому я хочу рассказать подробно об этом замечательном человеке, дерзком воздушном бойце. Его родина - небольшая орловская деревушка Шамовка, привольные края русской лесостепи, воспетые Тургеневым и Лесковым. Кто знает, может быть, неповторимый простор русского поля, ощущение беспредельности пространства и высоты облаков в бездонном небе и решили судьбу деревенского паренька, пришедшего в авиацию. Или, может, рассказы о дальней стороне, которые так любил отец - Федор Иванович, сражавшийся в годы гражданской войны в Богунском полку дивизии Щорса, о тех самых местах, где через два с лишним десятка лет пришлось воевать Василию?..

Во всяком случае, его, как и многих сверстников, неудержимо тянуло в небо, хотя путь юноши к профессии летчика был далеко не прямым. В 17 лет следом за отцом Василий тоже пришел работать на Днепропетровский завод. Кстати, здесь он встретился с Семеном Колесником - дальше их жизненные дороги пошли рядом да и оборвались почти одновременно - летом 41-го.

Василий через три года работы на заводе был уже инструктором производственного обучения в школе ФЗУ, до призыва в армию успел пройти три курса рабфака. Без отрыва от производства, занимаясь в аэроклубе, он начал летать, затем - работать там же инструктором-летчиком, а в последующем на "отлично" окончил Одесскую школу военных пилотов.

Многое успел Василий Деменок за свои 26 лет - познал нелегкий крестьянский труд, был рабочим, преподавал в ФЗУ, учился, стал летчиком, обзавелся семьей, воспитывал двоих детей. Только вот пожить подольше не успел: погиб в бою, сделав для победы все от него зависящее.

Скор в решениях Василий был до горячности, и вот эпизод,

наглядно характеризующий эту его черту. 9 августа противник, продолжая наступление, оттеснил наши части в восточном направлении и занял несколько населенных пунктов. Из штаба дивизии поступил приказ на воздушную разведку района расположения группировки вражеских войск. Как на грех, все самолеты полка ушли на боевые задания. Машина Деменка стояла на ремонте. "Мессер" пощипал. Нахожусь в простое", - сетовал Василий.

И вот приказ командования получен, а лететь не на чем. Такого положения Деменок вынести не мог. Расстроенный бездействием, он ходил по аэродрому и неожиданно в кустах на окраине наткнулся на замаскированный учебно-тренировочный самолет УТ-1. "Чем не разведчик?" - мгновенно мелькнула мысль, хотя, конечно, Василий понимал, что учебная безоружная машина мало подходит для этой цели. Зная наверняка, что и начальство не одобрит подобный полет, он все-таки на свой страх и риск дал команду технику размаскировать самолет, быстро поднялся в воздух и направился в сторону противника. На бреющем полете и на малой скорости Деменок "проутюжил" все балки и овраги и благополучно вернулся в полк с ценными сведениями о местоположении врага. Здесь его ждала благодарность и одновременно выговор командира полка: первая за отличное выполнение задания, второй - за самовольный вылет.

- Победителей тоже судят, - с напускной строгостью заметил майор Маркелов, но не смог скрыть удовлетворенной улыбки: несмотря ни на что, приказ был выполнен.

...14 августа 1941 года. Три звена наших самолетов, возглавляемые лейтенантом П. Середой, поднялись на прикрытие моста у Канева, к которому направлялось 18 бомбардировщиков противника, разбитых на две группы. Наши истребители быстро разделались с первой девяткой врага, сбив два "юнкерса", остальные поспешили убраться. Но вторая девятка Ю-88 упрямо стремилась к мосту, и на подмогу ей уже подоспели восемь "мессершмиттов" из группы прикрытия. Завязался жестокий бой. Смертоносная карусель крутилась в воздухе. Еще шесть машин сбили наши летчики, три из них-Василий Деменок.

Летчики рассказывали, как, разгоряченный азартом боя, Василий решил таранить фашиста и направил свой И-16 прямо в корпус "мессера". Но ценой этому "мессеру" стала героическая смерть одного из самых отважных и опытных летчиков полка. Вскоре Василий Деменок за свой вдохновенный подвиг был посмертно награжден орденом Ленина.

Короткий, но яркий и самоотверженный боевой путь прошел однополчанин, на счету которого за два неполных месяца войны

было 48 боевых вылетов, 18 воздушных боев, 8 уничтоженных самолетов противника. Память о незаурядной смелости и мастерстве Деменка осталась с нами навсегда. И теперь, спустя десятилетия, ветераны полка, собираясь на традиционных встречах, вспоминают его с неизменной теплотой и восхищением. А совсем недавно удивительно трогательное письмо прислала мне вдова Василия Федоровича Анна Сергеевна. Болью незаживающей раны, но твердой жизнестойкостью и волей веет от ее искренних строк:

"...Вырастила я двух деток, выучила, определила в жизни. Сын и дочь имеют свои семьи, гордятся своим отцом. Но вы не представляете, какую горечь утраты мы пронесли через всю жизнь. Сердечное вам спасибо, что вы, несмотря на занятость, отвечали на мои горькие письма в 1941 - 1942 годах. А потом я уже стеснялась беспокоить - понимала, что вам уже не до нас. Очень тяжело перенесла я страшные годы войны, все эти переезды, эвакуации, голод, холод и все прочее. Но мы выжили... живем... Не забывайте, помните обо мне - я тоже частица вашего полка. Мне будет легче со всеми вами в дружбе!"

Как просто и проникновенно сказано: "частица полка"! Конечно, и Анна Сергеевна, и другие вдовы, невесты, матери, сестры, оплакивавшие горькими слезами своих незабвенных близких, которые погибли молодыми, - все они стали дороги нам, дожившим до победы, ведь общая любовь к человеку - это подчас не меньше, чем, родство...

На войне скорбь по ушедшим переплавляется в гнев к врагу, в желание рассчитаться за принесенные им боль и горе, в неугасающее чувство святой мести, когда ответ за злодеяние один - кровь за кровь, смерть за смерть. Вряд ли именно эти праведные слова отчеканились в сознании Петра Середы, когда он узнал о гибели своего друга. Но вот ему пришлось принять неожиданный воздушный бой - одному с четырьмя истребителями Ме-109. И Середа, бросая самолет в лобовые атаки, исступленно твердил: "Это вам за Васю, гады!" И уже горел фашистский стервятник, сраженный меткой очередью. А три других никак не могли поймать в перекрестие прицела словно заговоренного от снарядов да пуль советского летчика. Петр умело оттягивал неравный бой к нашей территории. Так ни с чем и улетели "мессеры", расписавшись в бессилии перед мастерством нашего воздушного бойца. А Середа благополучно вернулся в полк и, рассказывая об этом эпизоде, заканчивал своей традиционной фразой:

- Что и требовалось доказать...

...Стоял жаркий август 1941 года. Золотые поля Украины, опаленные солнцем и ветрами, вместо мирного урчания

тракторов и комбайнов слышали надрывный скрежет танковых гусениц, неумолчный рокот авиационных моторов. Знакомая со школьной скамьи некрасовская строка "В полном разгаре страда деревенская" вспоминалась как нечто давно забытое, потустороннее. Шла страда военная - с ее беспрестанными тяжелыми заботами и проблемами, с неумолимой жестокостью и глубокими страданиями. Похоже, не случайно один корень у этих слов - "страда" и "страдания". И вместе с тем военное время - это напряженные фронтовые будни, в которых сотни больших и малых дел, поиск решения самых непредвиденных вопросов держат людей в постоянном рабочем ритме, создают защитную броню легкоранимой человеческой душе, закаляют ее в испытаниях.

Война выбивала из нашего строя боевых соратников, однополчан. Приходили новые люди, и вводить их в строй следовало быстро, без раскачки. В полку появились два новых командира эскадрилий - капитаны В. Б. Москальчук и А. Ф. Локтионов. Правда, с ними многие из нас были знакомы - оба прибыли из соседнего 249-го истребительного авиаполка. Там они проявили себя опытными летчиками, знающими командирами и к нам были переведены вместе с частью летного состава, летающего на самолетах И-16. В 249-м полку командование решило оставить лишь И-153. Мы радовались новому пополнению, так как не раз нам приходилось наблюдать, как умело и мужественно: держались в воздухе наши соседи.

У всех на памяти был эпизод, когда двенадцать "Чаек" из 249-го полка во главе с лейтенантом Стерпулем сорвали психическую атаку гитлеровцев против войск, удерживающих плацдарм на правом берегу Днепра. Фашисты вышли из окопов и во весь рост цепью двинулись на наши позиции, явно рассчитывая на устрашающий эффект. И в этот момент на них налетели "Чайки". Гитлеровцев тогда как ветром сдуло. За отличное выполнение боевой задачи Военный совет Юго-Западного фронта поздравил летчиков 249-го истребительного авиаполка специальной телеграммой. Как было не радоваться нам за такое пополнение!

Некоторое время в полку была свободной должность комиссара. Это определенным образом сказывалось на политико-воспитательной работе в части. Но вот к нам прибыл Василий Ефимович Потасьев, назначенный комиссаром. На голубых петлицах его гимнастерки мы увидели два прямоугольника, или, как попросту их называли, "шпалы", а на рукавах красные звездочки, являющиеся знаками отличия батальонного комиссара.

Был он, по первому впечатлению, несколько суховат,

излишне официален, однако в этой внешней, казалось бы, напускной строгости заключалась внутренняя потребность порядка и дисциплины. Сдержанность в проявлении чувств отнюдь не свидетельствует о душевной черствости. Чаще - напротив, она лишь скрывает истинно внимательное, заботливое отношение к окружающим, которое совсем не обязательно выставлять напоказ. Довольно скоро мы поняли, что Потасьев именно из таких людей. Кроме того, как оказалось, эту глубокую натуру сформировали помимо прочего суровые жизненные обстоятельства.

Родился Василий Потасьев в 1911 году в Поволжье в семье крестьянина-бедняка. В 10 лет остался круглым сиротой - начались трудные скитания и заботы о хлебе насущном. Мальчишка преждевременно повзрослел. В 15 лет он устроился на работу учеником котельщика в Чистополе и здесь вступил в комсомол, а в 1930 году пошел служить в Красную Армию. Еще через год Василия приняли в партию. В 1932 году он поступил в Качинскую военную школу пилотов, окончил ее по первому разряду и четыре года работал инструктором. Уже здесь достаточно ярко проявились организаторские способности летчика, и Потасьева посылают на годичные курсы комиссаров при Чугуевском авиаучилище. Так он стал кадровым политработником. А 15 августа 1941 года началась его служба в нашем полку.

Василия Ефимовича трудно было застать на командном пункте - все время он среди летчиков, техников, мотористов. Подсядет к ним, как водится, в кружок на траве, под крылом самолета, сдержанно улыбнется шутке, внимательно выслушает человека, которому, видно, необходимо поделиться с кем-нибудь наболевшим. Умел Потасьев слушать, сам говорил меньше, но, убеждая или сочувствуя, слова находил самые верные. Поделится с ним молодой летчик тревогой, что давно нет вестей от близких: уехали в эвакуацию и пропали. Василий Ефимович неназойливо ободрит, успокоит его и обязательно пометит в блокноте - "помочь найти". И нередко находил, рассылая запросы по разным адресам. Не считал он мелочью житейское настроение людей. К молодым ребятам Потасьев был особенно внимателен, по себе хорошо знал, что такое жизнь без отеческой поддержки, совета.

Заботливый, душевный человек, Потасьев оказался хорошим пропагандистом и умелым летчиком-инструктором.

Он встречал молодых пилотов, прибывавших в полк, проверял их летные навыки, помогал осваивать премудрости профессионального мастерства, вылетал с новичками в первые воздушные бои.

Короче говоря, за какие-то несколько недель Василий Ефимович Потасьев стал просто-таки незаменим, и мы вроде бы даже не понимали, как же до сих пор обходились без такого человека. Словом, повезло нам с комиссаром.

Одной из главных проблем в те августовские дни стал ремонт боевой техники. В кровопролитных сражениях над Днепром много самолетов получили серьезные повреждения, некоторые находились прямо-таки в безнадежном состоянии. Подчас мы диву давались, как дотягивали до аэродрома летчики на этих изрешеченных пулями и осколками машинах. Практически в полку оставалось всего 8 - 10 полноценных истребителей. Трудно было в таких условиях рассчитывать на успешное выполнение боевых задач. Но и оправдывать этим вынужденное бездействие мы тоже не имели права.

Летчиков в полку оказалось больше, чем исправных самолетов. Со слов какого-то остряка пошел гулять среди них термин "безлошадные". Однако веселого в этой ситуации было мало. Необходимо было что-то предпринимать, и как можно быстрее. И мы составили спецгруппы техсостава по экстренному ремонту самолетов, выделив в них специалистов по отдельным операциям. Привлекли к этой работе и "безлошадных" летчиков. Дело пошло намного результативнее.

В середине августа полк перебазировался - в очередной раз - на аэродром Чернобай. Рядом, в лесной посадке, возле него собрали особенно поврежденные машины двух полков (249-й авиаполк расквартировался вместе с нами). Командир дивизии полковник Забалуев, приехавший в Чернобай 15 августа, бросил по этому поводу одно только горькое слово: "Кладбище!" - и приказал собрать инженерно-технический состав обоих полков. Когда все собрались, комдив обратился к ним как старший товарищ, рассчитывающий на понимание и поддержку:

- Друзья! Сегодня 15 августа. Через два дня мы будем отмечать наш замечательный праздник - День Воздушного Флота. Пусть грохочет вокруг война встретить его мы должны во всеоружии. Думаю, что главный подарок, который мы можем сделать себе, - это нанести мощный воздушный удар по врагу. Для этого нужны самолеты. У нас их мало. Но есть толковые головы, умелые руки, а к ним два дня и три ночи. Неужели же не сумеем все вместе вдохнуть жизнь в эти застывшие машины? Уверен, что это в наших силах, что не перевелись среди нас умельцы, мастера золотые руки. И давайте свой праздник отметим своей, особой победой!

Во второй половине дня по инициативе комиссара Потасьева в полку прошло партийное собрание: коротко, по-деловому - на

долгие разговоры времени не было. Майор Маркелов доложил обстановку, еще раз, теперь уже перед всей партийной организацией полка, объяснил поставленную задачу. Лаконично, с конкретными предложениями по организации ремонта выступили коммунисты. И как говорится, от слов сразу перешли к делу.

Инженер полка Миценмахор через час после собрания вылетел на самолете У-2 с командиром 1-й эскадрильи В. Б. Москальчуком, чтобы прочесать окрестности аэродрома в радиусе 40 - 50 километров. Поиски увенчались успехом - нашли два самолета, И-16 и И-153, на которых летчикам пришлось совершить вынужденную посадку, и отметили на картах их местонахождение. Утром на грузовиках эти машины привезли в полк и тут же разобрали - таким образом получили кое-какие запчасти. Но этого было недостаточно. Одновременно откомандировали на автомашинах группу во главе с воентехником 2 ранга Д. Ф. Цыкуловым на тыловые склады аэродрома Бровары, под Киевом, откуда почти все уже было вывезено. Группе удалось достать шесть моторов М-63 и два комплекта плоскостей к самолету И-16. В полк она возвращалась под минометным огнем врага в непосредственной близости от линии фронта. К счастью, все обошлось благополучно.

К этому моменту для выполнения наиболее сложных ремонтных работ в полку была создана специальная бригада во главе с воентехником 1 ранга И. В. Соколовым. Двое суток беспрерывной работы с одним-двумя часами перерыва на сон - как только выдерживали люди такое напряжение! Это была битва без выстрелов, но такая же напряженная и жаркая. И наши инженеры, техники, мотористы выиграли ее - в невероятно быстром темпе они меняли, разбирали и собирали моторы, ремонтировали крылья и хвосты, шасси и радиаторы, бензиновые и масляные баки. Проявляя чудеса изобретательности и смекалки, они из трех непригодных самолетов собирали два вполне исправных, готовых к бою.

Очень трудно было выравнивать погнутые при вынужденной посадке стальные пропеллеры. Механик А. Г. Юрченко вспомнил, что в одном из сел, неподалеку от аэродрома, сохранилась маслобойня, в которой есть пресс, и его вполне можно приспособить для выравнивания лопастей воздушных винтов. Так и сделали. Работа пошла быстрее. К 18 августа наши умельцы возвратили в строй 18 машин случайное, но радостное совпадение. Все самолеты обязательно проверили в предварительных полетах - ведь их ждали новые бои.

А бои пришлось вести на новом участке фронта, под

Днепропетровском, где сложилась очень нелегкая обстановка. Наши части до последней возможности удерживали плацдарм на правом берегу Днепра. Однако под натиском врага войска были вынуждены отойти. Оборонительные бои развернулись непосредственно у Днепропетровска. Всю 44-ю авиадивизию вновь вернули в состав Южного фронта, бросив на помощь сухопутным войскам.

Наш полк сменил еще один аэродром и сразу же получил задачу - прикрывать с воздуха войска на днепропетровском плацдарме. Группа из четырех самолетов, возглавляемая капитаном Москальчуком, вылетела на воздушную разведку в районе Днепродзержинска. Густая дымка скрывала землю - объекты противника рассмотреть было почти невозможно. А тут еще Москальчук заметил, как на шестерку наших бипланов Р-5 налетели пять "мессершмиттов". Немцы имели значительное превосходство в скорости и с ходу пошли в атаку на старенькие бипланы. В этот критический момент наперерез "мессерам" и устремилась четверка Москальчука.

Густая дымка помешала и здесь: Москальчук потерял из виду своих ведомых, остался наедине с вражеской пятеркой. Умело маневрируя, он "сумел сбить в том бою два немецких истребителя, отвлек на себя внимание оставшихся фашистов, но сам был ранен в ногу осколком снаряда. Получил повреждение и мотор его самолета. Москальчук срочно пошел на вынужденную посадку. Тут ему повезло приземлился в расположении нашей артиллерийской бригады. За этот мужественный поступок капитан Москальчук был награжден орденом Ленина.

Описанный эпизод украсил боевую летную биографию нашего нового командира эскадрильи, который с первых дней войны сражался с отчаянной храбростью. Однако в его действиях никогда не было безудержной лихости - любой неоправданно дерзкий со стороны маневр комэск неизменно подкреплял точным расчетом, высочайшим мастерством пилотирования. За плечами у Василия Москальчука к началу войны было восемь лет летной работы - он пришел в авиацию по спецнабору в 1933 году. А до этого работал токарем-фрезеровщиком на одном из киевских заводов, вечерами учился в механическом техникуме.

В характеристиках Москальчука по летной школе, курсам усовершенствования командиров авиазвеньев отмечалось, что летчик он смелый, настойчивый, инициативный. Судьба его складывалась удачно. Однако перед самым началом войны Василий попал в серьезную аварию и угодил в госпиталь. И тут он впервые нарушил воинскую дисциплину - самовольно покинул госпиталь и отправился на фронт. Разбирать обстоятельства

побега не было времени, а опытные летчики ценились на вес золота, так что Москальчук, можно сказать, был прощен.

Высокий, стройный, голубоглазый, с пышной копной белокурых волос, комэск заражал всех вокруг жизнелюбием и бодростью даже в самых критических ситуациях. Как-то, еще до перехода в наш полк, он вылетел на разведку войск противника в районе Умани. Обнаружил там важные объекты противника, запомнил все до подробностей и повернул обратно. Немцы заметили советский самолет, открыли по нему зенитный огонь и пробили машину в нескольких местах. Мотор заглох. Но Москальчук не растерялся - дотянул до переднего края и благополучно приземлился. Вокруг били вражеские пушки, минометы. Понимая, что машину спасти никак не удастся, Василий поджег ее, чтобы не досталась фашистам, и начал пробираться к своим.

Успел летчик доставить командованию важные разведданные, они помогли тогда нанести ощутимый урон врагу под Христиновкой. Наши танкисты даже продвинулись вперед на пять-шесть километров.

Под стать своему однополчанину был и второй наш "новобранец" - капитан А. Ф. Локтионов. Такой же рослый и веселый, он говорил чуть заикаясь - речь его напоминала звонкий, бегущий по камням ручей, быстрый и спотыкающийся. Но как легко и уверенно чувствовали себя рядом с ним люди! О своих военных заслугах Локтионов распространяться не любил, но мы в штабе знали, что с начала войны на его счету уже более 60 боевых вылетов. Зато об успехах боевых друзей капитан рассказывал с удовольствием, умело рисуя картины боя в мельчайших деталях. Впрочем, одну из своих собственных побед Локтионов одержал чуть ли не у всех на глазах, вскоре после того как перешел в наш полк, - в боях за Днепропетровск.

В те дни, в конце августа, командованию стало известно, что противник навел переправу через реку близ села Ломовка, применив там военную хитрость: настил переправы был скрыт под слоем воды, так что отыскать ее точное местонахождение было трудно. Оставалось лишь приблизительно установить район переправы по усиленному прикрытию его вражеской зенитной артиллерией. И вот командование полка получило приказ - определить место переправы и уничтожить ее. Решили прибегнуть к аэрофотосъемке. На задание вылетел Василий Князев. Проверяя фотоаппарат на борту самолета, он пошутил:

- Затвор пулемета освоил, а уж с затвором фотоаппарата как-нибудь справлюсь...

Но дело ему досталось нешуточное. Как только Князев

приблизился к району переправы, наперебой заговорили зенитки противника. Тем не менее Василий сумел с третьего захода сфотографировать цель и вернулся в полк. Часть задания выполнена, следующий этап - разбомбить переправу, а бомбардировщиков в полку нет. Оставался единственный выход - подвесить бомбы к самолету-истребителю. Но управлять такой машиной мог лишь самый опытный летчик. Майор Маркелов тогда собрал летучку полковых асов и спросил их прямо:

- Кто готов?

Первым поднялся Локтионов:

- Командир, разрешите мне выполнить это задание. Только бомбить лучше ночью и на "Чайке", а ее можно попросить "взаймы" у соседей из 249-го полка. Уж дадут они мне машину по старой дружбе...

Маркелов знал, что у Локтионова большой опыт полетов в ночных условиях, тем более что и ночи в конце августа стояли светлые - полнолуние. Чувствовал он правоту и второго предложения капитана: "Чайке" легче поднять тяжелый груз. И командир полка дал на вылет разрешение.

Соседи, поняв ситуацию, "одолжили" нам самолет И-153. С наступлением ночи Локтионов взлетел и взял курс на переправу. Сверху ему хорошо была видна цель при полной луне, но и его самолет как мишень отчетливо просматривался противником. Сильный зенитный огонь разорвал ночную тишину. Локтионов, умело маневрируя, сумел все-таки выйти прямо на переправу и точно сбросил 100-килограммовую бомбу. Утром фотосъемка подтвердила меткость этого бомбометания, произведенного с борта истребителя{3}.

Бои за Днепропетровск отличались особым упорством. Враг хотел развить успех наступления, а наши войска стремились во что бы то ни стало остановить его продвижение вперед. Значение сил авиации в этих условиях было велико, поэтому фашисты буквально охотились за нашими самолетами, совершали налеты на аэродромы, по-разбойничьи нападали на одиночные машины, возвращавшиеся с заданий. В связи с этим мы еще чаще стали менять аэродромы, а в воздухе старались действовать коллективно, подстраховывая друг друга. В то же время выполнялась главная задача, поставленная на этот период перед полком, постоянная штурмовка войск противника.

Фронтовые будни того периода насчитывают множество эпизодов мужества, находчивости, мастерства наших пилотов.

27 августа летевший с задания на аэродром заместитель командира эскадрильи старший лейтенант П. Н. Мальцев встретил в небе над селом Каменка "хейнкеля" и решил тут же его

атаковать. Началась воздушная дуэль, в которой, к несчастью, у нашего летчика отказали пулеметы. И тогда он пошел на таран: винтом самолета отрубил хвостовое оперение гитлеровской машины. Фашистский летчик выбросился с парашютом, приземлился в расположении наших войск и был взят в плен. Мальцев же сумел посадить свой поврежденный истребитель на нашей территории{4}.

В тот же день ему пришлось опять вылететь на боевое задание. На этот раз он был ранен в бою, и фашист, преследуя нашего летчика, сумел поджечь его самолет. Мальцев все же успел посадить горящую машину на первом попавшемся поле и выскочить из кабины до взрыва.

Последний боевой вылет над Днепропетровском наш полк совершил 30 августа. На исходе дня, когда казалось, что полетов больше не предвидится, на командном пункте раздался резкий телефонный звонок. Командир дивизии Забалуев, срочно вызвав командира полка, спросил, сколько самолетов находится в боевой готовности, и, услышав, что лишь одно его, Маркелова, звено, секунду помолчал и решительно произнес:

- Все равно. Немедленно вылетайте на прикрытие наземных войск северо-западнее Днепропетровска. Туда направляется большая группа немецких бомбардировщиков.

Маркелов, тут же вызвав на КП своих ведомых - Князева и Карданова, объяснил им задачу и порядок взаимодействия в бою. Через несколько минут все три самолета поднялись в воздух, взяв курс на северо-запад. Однако в указанном районе бомбардировщиков не оказалось. Внизу, в надвигавшихся сумерках, земля, сотрясаемая разрывами артиллерийских снарядов, полыхала пожарами. Черный дым застилал воздушное пространство. Даже на высоте в четыре тысячи метров видимость была плохая - не дальше километра. Покружив над линией фронта, летчики заметили в дымной пелене два наших Р-5 и примерно в километре от них едва различимые силуэты незнакомых самолетов. Сблизившись, летчики убедились, что это были четыре вражеских истребителя, похожих на "хейнкели", но с необычно закругленными плоскостями и острыми носами,

Маркелов помнил указание Забалуева, но ситуация не оставляла времени на долгие размышления. Бомбардировщиков врага нет, а истребители налицо и готовятся бить наших "тихоходов" - Р-5. Покачиванием крыльев он дал сигнал своим ведомым к атаке. Те устремились за командиром, и все трое, перейдя в пике, метров с 300 - 400 открыли дружный заградительный огонь. Ведущий фашистский самолет резко задрал вверх острый нос, потом завалился на левое крыло и

заштопорил. За ним до земли потянулся широкий шлейф дыма.

В этот момент Маркелов заметил новую четверку вражеских истребителей, напавших на самолет Князева. Тот смело пошел в лобовую атаку и несколькими пулеметными очередями пробил бензобак одного из самолетов противника, вспыхнувшего ярким факелом. Но И-16 Князева тоже был подбит и на глазах у товарищей, окутанный клубами черного дыма, перешел в штопор.

Маркелов и Карданов, маневрируя на встречных курсах, по возможности прикрывали машину товарища от атак шести "мессершмиттов". На мгновение они перевели дух, увидев, что Князев сумел выйти из штопора, глубоким скольжением сбил пламя и взял курс за Днепр. А раздосадованные неудачей фашисты решили расправиться с двумя оставшимися советскими истребителями. Однако их численное превосходство не решило исхода дела. Карданов сумел уничтожить еще один самолет противника. В ходе боя, правда, он потерял командира. Маркелов остался наедине с пятеркой вражеских истребителей. Дымовая завеса, затянувшая небо, на этот раз сыграла спасительную роль: Маркелову удалось оторваться от преследователей, и он вернулся на аэродром. Здесь его дожидался Карданов. Узнал командир полка, что и Князев жив - сумел посадить самолет на левом берегу Днепра.

Когда Маркелов связался с командиром дивизии и сообщил ему о ходе выполнения задания, Забалуев похвалил летчиков за находчивость, за спасенные Р-5, за три сбитых вражеских самолета и в заключение добавил:

- А теперь - новое распоряжение: подготовьте к перебазированию в Чаплинку, на Южный фронт, 12 - 15 экипажей. Мера вынужденная, временная. Часть техников доставим туда на самолете ТБ-3. Остальные пока на месте. И еще: одну из эскадрилий, очевидно капитана Полянского, вам придется передать в другой полк. Причины - позже...

После ужина, поздно вечером, командир полка собрал летный и технический состав, разъяснил обстановку, указал тех, кого он предполагает направить на новый аэродром, а заодно поделился впечатлениями о проведенном бое. Это был конкретный и полезный разговор - на войне боевой опыт приобретался каждодневно, по крупицам, и не только в смертельных схватках.

Здесь уместно вспомнить добрым словом летчиков с Р-5, которых нам неоднократно приходилось сопровождать. Задача эта была не из легких, так как скорость полета И-16 заметно превышала скорость тихоходных Р-5. Держаться в одном строю с ними наши истребители не могли. Поэтому в воздухе они

выписывали восьмерки вокруг боевых порядков Р-5, зорко наблюдая, как бы их не застали врасплох "мессершмитты", которые то и дело шныряли в поисках наших самолетов.

Только исключительная острота обстановки, необходимость во что бы то ни стало удерживать плацдарм на правом берегу Днепра у Днепропетровска заставили наше командование применять днем в качестве бомбардировщиков эти устаревшие тихоходные машины. Все они принадлежали Мелитопольской школе штурманов, и до войны на них обучали будущих штурманов самолетовождению, бомбометанию. А теперь вот Р-5 водили на боевые задания опытные летчики-инструкторы школы. Многие из них пали в те грозные для нашей Родины дни смертью храбрых.

Приказ полку перебазироваться в Чаплинку был вызван резким изменением обстановки на фронте. Выход врага в последние дни августа к Днепру и захват всей Правобережной Украины, за исключением небольших плацдармов в районах Киева и Одессы, затруднили боевые действия войск Юго-Западного и Южного фронтов. Противник мог нанести глубокий охватывающий удар с юга, из района Кременчуга, в тыл Юго-Западного фронта, а ударом на юг прижать к Черному и Азовскому морям войска Южного фронта. На стыке фронтов создалась угрожающая обстановка.

В связи с этим было решено укрепить левое крыло войск Южного фронта под Каховкой силами авиации. Таким образом, внести свою лепту в осуществление этого решения должен был и наш полк - тяжелая, но необходимая "дань" обстоятельствам. Что касается эскадрильи Полянского, то на следующий же день командир дивизии Забалуев объяснил Маркелову, что она переводится в другую часть в соответствии с изменением структуры авиационных полков. Отныне они формировались из трех эскадрилий, поскольку в первые дни войны авиация понесла большие потери и восполнить их в то время не представлялось возможным. Грустно, конечно, расставаться с боевыми товарищами, но война неумолимо диктовала свои условия.

Перелет на аэродром Чаплинка, под Каховкой, прошел без осложнений. Мы отправили туда 12 самолетов.

Наш полк на аэродроме Чаплинка пробыл недолго - всего семь дней. В середине сентября мы поступили в подчинение командующего ВВС 9-й армии Героя Советского Союза И. Т. Еременко, заслуженного боевого генерала, отличившегося в боях в республиканской Испании.

В первый же день он вызвал на доклад майора Маркелова, поинтересовался его послужным списком и тут же напрямик

спросил:

- Что же у вас так мало самолетов и людей? Где остальные?

Командир полка рассказал о событиях последних дней, о распоряжении комдива, продиктованном затруднениями на фронте.

- Чепуха! - резко ответил генерал. - Распыляем силы и нигде не добиваемся необходимого результата. Полк должен быть собран в крепкий кулак. Сегодня же свяжусь с командующим фронтом и добьюсь, чтобы ваша часть была полностью восстановлена.

Слова у генерала Еременко не расходились с делом: через несколько дней все экипажи полка собрались вместе, кроме эскадрильи Полянского - она, как я уже говорил, оказалась сверхштатной.

В эти сентябрьские дни нам довелось соседствовать с 55-м истребительным авиационным полком, которым командовал майор В. П. Иванов. Перед войной Виктор Петрович служил вместе с Маркеловым в 36-й авиабригаде, базировавшейся под Житомиром, и теперь они встретились как старые боевые товарищи. Собственно говоря, были они настоящими друзьями, так что отношения соседствующих полков стали дружескими, теплыми.

К слову сказать, В. П. Иванов, знающий, внимательный наставник начинающих летчиков, в первые же дни войны вывел на ратную дорогу совсем молодого Александра Покрышкина, который уже тогда выделялся не свойственным молодости сочетанием беспредельной смелости и разумной осмотрительности. Был летчик Покрышкин скромен, не очень словоохотлив, но на редкость наблюдателен, в других отмечал то, чем в полной мере обладал сам, - мужество, честность, прямоту души. С такими людьми быстро сходился. Поэтому, когда летчики соседних полков познакомились ближе, Покрышкин среди наших воздушных бойцов нашел новых друзей - Василия Москальчука, Петра Середу, Василия Князева.

Накануне войны 55-й полк получил на вооружение новые скоростные истребители МиГ-3, а старые самолеты И-153 и И-16 сдать не успели. Позже командир полка не очень с этим и торопился, создав таким образом некоторый резерв, и оказался весьма предусмотрителен: полк нес заметные потери в технике, но они сразу же восполнялись. На боевые задания, на штурмовку войск противника летчики полка вылетали на всех трех типах самолетов. Нередко нам приходилось выполнять совместные задания, и это было своеобразной школой взаимного обмена боевым опытом.

Особенно трудным был последний день нашего пребывания на аэродроме Чаплинка. Семь раз поднимались самолеты полка на штурмовку противника, форсировавшего Днепр в районе Каховки. Врагу все же удалось переправиться через реку, но расширить захваченный плацдарм он не смог благодаря самоотверженному сопротивлению бойцов из 9-й армии, которых поддерживала авиация. За мужество и отвагу в этом сражении командование армии объявило благодарность всему летному составу полка - первое коллективное поощрение с начала войны.

В эти дни мы получили приказ о подчинении полка 20-й смешанной авиационной дивизии. Командовал ею известный советский авиатор Герой Советского Союза генерал-майор авиации А. С. Осипенко. Он-то и передал нам благодарность командования 9-й армии, от себя добавив решительно:

- Добрых слов достойны! Действовали смело и грамотно. Но почивать на лаврах некогда. По данным разведки, противник накапливает силы на захваченном плацдарме в районе Каховки. Судя по всему, с утра перейдет в новое наступление. Полку предстоит перебраться на аэродром Аскания-Нова. На рассвете нанесете штурмовой удар по врагу на переправе через Днепр, а садиться будете уже в Аскании-Нова...

Майор Маркелов отдал необходимые распоряжения об отправке в два часа ночи наземного эшелона на новую базу. А через час после его отъезда на командном пункте раздался тревожный звонок. Генерал Осипенко срочно вызывал командира полка.

- Не дожидаясь утра, противник перешел в наступление, - сообщил он Маркелову. - Наши войска ведут упорные оборонительные бои. Сможете ли вы поднять самолеты на штурмовку до наступления рассвета?

- Можем выиграть минут десять - пятнадцать, - поразмыслив, ответил Маркелов. - На востоке небо светлеет чуть раньше...

- Тогда действуйте, - закончил разговор генерал. - Ведущим штурмовой группы назначьте опытного командира, а сами вылетайте на новый аэродром и там принимайте полк.

В 5.30 утра, в предрассветной мгле, истребители под командованием лейтенанта В. Максименко взяли курс на днепровскую переправу. Враг не ожидал столь раннего налета. Наши самолеты застигли его врасплох и успешно, без потерь выполнив задание, проследовали в Асканию-Нова.

Враг наступал с каховского плацдарма. Летчикам полка приходилось подниматься в воздух по пять-шесть раз на дню. В одном из тяжелых воздушных боев был сбит самолет младшего лейтенанта Николая Семенова, который однажды уже был

подбит. Пилот и на этот раз проявил высокое мужество.

Ему пришлось прыгать с парашютом из горящей машины. Товарищи, захваченные напряжением жаркого боя, не успели заметить, где приземлился Семенов, да и вообще никто не мог сказать точно, остался ли он жив. Еще дважды наши истребители поднимались в воздух, сбили три "месеершмитта". Но мучительная неизвестность судьбы Семенова, за которую его товарищи считали себя ответственными, не давала покоя. К всеобщей радости, утром на командном пункте полка появился сам виновник тревог и бодро доложил майору Маркелову:

- Товарищ командир, младший лейтенант Семенов вернулся из воздушного боя. Готов к выполнению новых заданий.

- Ну, брат, где же тебя, черта такого, носило? - забыв о формальностях, растроганно обнял его Маркелов,

Вид у Семенова и впрямь был не парадный, хотя улыбался он счастливой улыбкой, - одежда изорванная, грязная, лицо перепачканное, в ссадинах, глаза красные от усталости... Но радостью они светились безмерной: как же, вернулся к своим! А о себе Семенов рассказал следующее.

Звено уже отходило от цели, когда на него сверху и сзади устремилось несколько "мессеров". Нужно было оторваться от преследователей: горючего мало, боеприпасы на исходе. Семенов прикрывал своего ведущего, и в этот момент машину его подожгли. Не растерявшись, он расстегнул ремни, резко оттолкнулся от кабины и выпрыгнул из самолета. Место открытое - вокруг ни деревца, ни рощицы, ни ручья. А на горизонте - силуэты немецких солдат, бегущих на яркий факел сбитого самолета. Семенов успел скатать парашют, швырнул его в огонь и бросился в противоположную сторону. Но фашисты уже заметили его и открыли автоматный огонь. Летчику повезло - попалось на пути небольшое озерцо, поросшее камышом. Мучимый жаждой, он поначалу вдоволь напился, а потом, срезав камышину, погрузился под воду и стал дышать через трубку.

Сколько он пробыл под водой - неизвестно. Во всяком случае, дождался темноты и только тогда вылез на сушу. Отжав как следует обмундирование, Семенов понял, что сапоги придется выбросить - идти в них было невозможно. Так и пошел босиком, определяя по звездам восточное направление. Шел всю ночь, минуя стороной редкие огни хуторов, чтобы не нарваться на врага. В сером предрассветном тумане добрался до окраины какой-то деревушки и чуть не свалился в окоп. А там, на его счастье, наши пехотинцы, которые, естественно, отнеслись к неизвестной личности весьма настороженно: кто, откуда, почему в таком виде?.. В штабе пехотный командир внимательно

выслушал рассказ Семенова и, окинув сочувственным взглядом его усталое лицо, сбитые в кровь ноги, вздохнул:

- Хотел бы поверить на слово, но не имею права. Нужно все проверить.

На удачу, связь с Асканией-Нова сработала быстро и пехота оперативно навела необходимые справки. Тут же Семенову выделили сопровождающего молоденького лейтенанта, и они довольно скоро добрались до нашего аэродрома...

Это произошло на второй или третий день нашего пребывания в Аскании-Нова. Всего же мы там базировались пять дней. И опять нам повезло с соседями. Впрочем удивляться тут нечему - летчики всегда найдут общий язык друг с другом.

А располагался с нами рядом 131-й истребительный авиационный полк. В первый же день пребывания на новом месте к майору Маркелову подошел стройный, подтянутый офицер.

- Врио командира полка капитан Давидков, - представился он. - Наш командир подполковник Гончаров сейчас в командировке, так что командую за него я.

Через несколько минут мы уже знали, что его полк получил боевое крещение в небе Молдавии, защищал от налетов врага Тирасполь. И вот теперь - Украина. Тут Давидков глубоко вздохнул, и его выразительное смуглое лицо отразило смешение многих чувств - и досаду, и решимость, и нетерпение, и гнев... Говорил он отрывисто, чеканил слова, резко жестикулируя руками, - сгусток кипучей энергии, требовавшей целенаправленного выхода. Вскоре первое впечатление о новом соседе подтвердили его ратные дела.

Несколько раз за эти пять дней Давидков вылетал на боевые задания во главе группы, состоявшей из летчиков обоих полков. Побывавшие с ним в воздушным боях Василий Максименко, Борис Карасев, Кубати Карданов, Василий Князев по достоинству оценили бесстрашие и высокое мастерство командира.

Люди на войне познают друг друга быстро, потому что в условиях наивысшего напряжения сил отчетливее и резче проявляются самые разнообразные человеческие качества, ярче высвечиваются характеры. Вот почему, мне думается, так прочна фронтовая дружба, которую не старят, а лишь закаляют годы и расстояния.

Всего пять дней жили и воевали мы рядом, а потом разлетелись по разным воздушным дорогам войны, хотя и впоследствии сражались недалеко друг от друга - под Ростовом, в Донбассе, на Северном Кавказе. Всего пять дней, но до сих пор, встречаясь с генерал-полковником авиации В. И. Давидковым, мы возвращаемся памятью к нашим дорогим фронтовым товарищам -

людям одного военного поколения, одних душевных порывов, одного нравственного закала, бойцам-единомышленникам...

В конце сентября враг продолжал теснить наши войска, вынужденные отойти на очередные оборонительные рубежи. Следуя с ними, мы перебрались на аэродром Ново-Троицкое. Перелет проходил в спешном порядке, и мы потеряли связь со штабом дивизии, что означало полное неведение относительно расстановки сил в районе линии фронта. Чтобы уточнить наземную обстановку, командир полка отправил на воздушную разведку шестерку И-16 во главе с В. Максименко. Минут через сорок летчики принесли малоутешительные данные. По дороге из Каховки на Мелитополь обнаружена большая колонна танков и транспортных машин противника. Наши войска отступают в южном и восточном направлениях. Бои идут на подступах к известной нам Чаплинке и чуть севернее ее. Маркелов, не имея связи с командиром дивизии и командующим ВВС 9-й армии, решил тогда действовать самостоятельно - атаковать колонну противника.

Первой атакой по вражеской колонне наши летчики подожгли две цистерны и девять автомашин врага. Второй вылет совершили в район Чаплинки. Противник уже подступал к населенному пункту с двух сторон. Пришлось и нашим летчикам разделиться на две группы, и штурмовали они вражеские части по двум направлениям. Здесь фашисты тоже понесли ощутимые потери: на шоссе горели автомашины, полегли десятки гитлеровцев.

Ночь на новом аэродроме прошла тревожно. Немцы дважды бомбили Ново-Троицкое, правда, бомбы ложились с перелетом и вреда не причинили.

Утром у нас приземлился связной У-2. Летчик доставил пакет от командира дивизии с предписанием сменить место базирования. Через сутки, не успев толком обосноваться, мы вновь поменяли адрес, перелетев в Ново-Васильевку. Аэродрома, как такового, здесь не было - рыхлое после дождя поле, на котором, судя по всему, еще совсем недавно колосилась рожь. Но выбирать не приходилось.

К тому времени наши войска временно приостановили продвижение врага, укрепившись в днепровских плавнях, к югу от Запорожья и далее - до озера Молочное.

В те дни полк получил отличное пополнение - группу опытных летчиков, прибывших к нам с боевой техникой, на которой они воевали в другой части. Среди них выделялись А. А. Постнов, С. Н. Сливка, П. М. Лазюка и младший лейтенант П. Грачев, временно прикомандированный к полку в период боев

под Мелитополем. Летал он на новейшем советском штурмовике Ил-2, и теперь нам довелось увидеть вблизи эту замечательную машину. Производил впечатление длинный фюзеляж с выступающим над ним фонарем кабины, похожим на небольшой горб. За это в среде авиаторов самолет в шутку называли "горбатым". Воины наших сухопутных войск окрестили его "летающим танком", а фашисты - "черной смертью". Одетый в прочную броню, мощно вооруженный, Ил-2 действительно представлял грозную опасность для врага.

Грачев служил в 55-м истребительном полку, командиру которого неизвестно как, но удалось выхлопотать два новых штурмовика. Главной задачей "летающих танков" стало уничтожение танков фашистских - истребителям это было не под силу. О том, с каким ликованием и восторгом приняли в полку эти самолеты, рассказал в документальной повести "Один "миг" из тысячи" Юрий Жуков. На одном Ил-2 начал летать младший лейтенант Валентин Фигичев.

"-Хорош конь! Хорош!.. - говорил Фигичев, хлопая перчаткой по броне. Теперь держись, немец!

И, пересев с "мига" на "ил", он вылетал по восемь, а то и по девять раз, охотясь за гитлеровскими танками, скопившимися на подступах к Бериславу и Каховке".

Второй самолет достался Грачеву. Он только что вернулся в полк из госпиталя, куда попал после ранения в первые дни войны. Но не мог пилот долго лежать на больничной койке и уговорил врачей выписать его раньше срока рвался в бой, к товарищам. И неописуема была радость младшего лейтенанта, когда по возвращении в часть он получил новую машину. К нам же его откомандировали по указанию командира 20-й смешанной авиационной дивизии для временного пополнения после потерь, понесенных в последних ожесточенных боях.

Отличный воздушный боец, Грачев дрался дерзко, виртуозно, с какой-то особой лихостью маневрировал, поливая врага свинцовым огнем. Летчики, вылетавшие с ним на штурмовки, восхищаясь этой отчаянной храбростью, с повышенным вниманием оберегали его от атак вражеских истребителей. Грачев не оставался в долгу перед товарищами. Поднявшись вместе с ними в воздух, он первым делом отыскивал зенитные орудия противника, подстерегавшие наши самолеты, и уничтожал их, а уж потом приступал к выполнению личного задания крушил танки и артиллерийские установки врага. В бою он и впрямь был похож на орла: наметив цель, энергично взмывал вверх метров на триста - четыреста и оттуда камнем бросался вниз, обрушивая на проклятых фашистов смертоносный огонь своего "ила".

Велика же была досада Грачева, когда после очередного боевого вылета в моторе его самолета была обнаружена неисправность. На ремонт потребовалось больше суток. Грачев метался по аэродрому, буквально не находил себе места, нетерпеливо торопя техников, ремонтировавших его машину. А когда наконец ее возвратили в строй, он побежал на командный пункт за разрешением вылететь на боевое задание вместе с шестеркой И-16, возглавляемой В. Князевым.

Командир полка в тот день, помнится, был болен, и его обязанности пришлось выполнять мне. Я поставил Князеву задачу, и он здесь же, на КП, давал указания своим ведомым о порядке взаимодействия. Именно в этот момент и появился в землянке Грачев.

- Товарищ капитан, разрешите и мне лететь на задание под прикрытием группы Князева, - обратился он ко мне. - Мы уже не раз ходили этой группой и знаем, как совместно атаковать цель.

И такая мольба стояла в его взгляде, такое горячее желание участвовать в бою, что я не смог отказать ему, хотя потом горько жалел об этом и до сих пор помню, как все произошло.

Да разве кто-то из нас мог предположить, что этот вылет окажется для мужественного летчика последним?! В бою Грачев был сбит прямым попаданием зенитного снаряда. На этот раз истребители никак не могли уберечь своего любимого "горбатого"...

В конце сентября гитлеровское командование предприняло попытку концентрированными ударами из районов Днепропетровска и Каховки в направлении на Осипенко (ныне Бердянск) окружить войска Южного фронта и уничтожить их в этом кольце. Наши армии с тяжелыми боями отходили к Донецку и Таганрогу. Вражеская авиация преследовала их на дорогах, бомбила аэродромы. 4 октября воздушному налету подвергся наш аэродром в Ново-Ва-сильевке. После полудня из-за свинцовых туч внезапно вырвалась группа "юнкерсов". Вздрогнув, будто приподнялось поле в разрывах бомб. Загорелся один И-16. Еще два самолета получили серьезные повреждения. Осколком был убит техник Н. В. Озеров.

Оставаться в Ново-Васильевке было невозможно. Продвигаясь в южном направлении, за считанные дни мы сменили еще несколько аэродромов. Запомнился переезд в Буденновку, располагавшуюся на полпути между Мариуполем (нынешним Ждановом) и Таганрогом. Для технического состава полка это был не переезд, а переход, поскольку автомашин хватило лишь на перевозку технического имущества. Люди шли пешком ночь и почти весь следующий день.

К тому времени летный состав полка уже обосновался в Буденновке. А прибывшим бойцам наземного эшелона был предоставлен отдых. Они валились с ног от усталости и заснули мертвым сном. Бодрствовали лишь часовые на постах, да командир с нашим штабом обсуждал очередной приказ дивизионного командования. Нам предстояло с рассветом отправить на аэродром подскока - Мариуполь передовую команду с запасом горючего и боеприпасов для обслуживания одной из эскадрилий, которая днем должна была вести боевые действия с полевого аэродрома, а к ночи возвращаться в Буденновку. Решение это диктовалось тем, что полк наш, по мнению командования, оказался расположенным слишком далеко от линии фронта.

Как вскоре выяснилось, такое представление было ошибочным. Разведка не смогла вовремя установить, что мотомеханизированные части противника подступали к Мариуполю, в связи с чем наша эскадрилья, перелетевшая на этот самый аэродром, чуть было не попала в западню. Но все это случилось на другой день.

Утром же, еще до рассвета, я возглавил передовую команду, отправляющуюся в Мариуполь. Состав группы - десять мотористов, техников, оружейников, инженер Е. А. Коломиец и адъютант эскадрильи Я. Н. Колосков. Транспорт - две автомашины и бензозаправщик. В 8 часов утра мы уже были в Мариуполе, на аэродроме подскока. Помню, что, проезжая по городу, я обратил внимание на необычайное беззаботное спокойствие: буднично сновали по улицам люди, поскрипывали на поворотах трамваи. Ничто не предвещало беды.

Мы разгрузили автомашины, подготовились к приему и обслуживанию самолетов, зная, что летчики во главе с капитаном П. П. Мирошниковым получили задание на разведку и штурмовку неприятеля западнее Мариуполя и что дозаправляться они должны были здесь. Действительно, через полчаса к аэродрому на бреющем полете подошла девятка истребителей. Они благополучно приземлились. Лишь один самолет при посадке неожиданно резко развернулся влево, накренился и описал вираж, концом крыла задев землю. Это был самолет Василия Князева. Осмотрев машину, техники увидели, что пулеметной очередью пробита покрышка левого колеса, и все вместе мы помогли Князеву зарулить на стоянку, приподняв левую плоскость и удерживая ее на весу. Летчики доложили, что вели штурмовку мотомеханизированной колонны в 10 километрах к западу от Мариуполя - значит, враг находился где-то рядом, наземных частей перед ним нет. Следовательно, надо было как

можно быстрее отправить самолеты в Буденновку, а для этого заправить баки горючим. Но бензозаправщик наш застрял в пути. Тогда мы стали искать бензин здесь, на аэродроме, и в одной из емкостей обнаружили его остатки.

В этот момент на летном поле показалась группа всадников - кавалеристы из наземной разведки.

- Вам нужно срочно улетать! - прокричал их старший, придержав на ходу коня. - Фашисты уже на западной окраине Мариуполя!..

Мы и сами понимали, что положение критическое, и ведра с бензином замелькали в наших руках еще быстрее.

Дозаправка подходила к концу, когда на эмке приехал заместитель командира 20-й авиадивизии полковник Д. Д. Попов. Оказалось, что он еще не знает данных разведки и прибыл проверить, как проходят боевые вылеты с аэродрома подскока. Я доложил ему результаты вылета на разведку и то, что нам сообщили кавалеристы. Оценив ситуацию, Попов приказал немедленно поднять эскадрилью на повторную штурмовку вражеской колонны, выделив одно звено для дополнительной разведки, после чего всем вернуться в Буденновку. Передовая команда должна была отправиться туда на автомашинах сразу же после вылета самолетов.

Но вот снова возникла проблема с машиной Князева - ему предстояло произвести взлет со спущенной покрышкой одного колеса шасси. Летчику помог опыт, знание особенностей машины: умело парируя рулем поворота неизбежное уклонение от направления взлета, Князев искусно оторвал самолет от земли и удалился от нас с набором высоты. Мы облегченно вздохнули, загрузили машины техническим скарбом и двинулись в обратный путь.

Через центр города, а это было бы намного короче, проехать не удалось: из района главной улицы доносилась беспорядочная стрельба - туда, видимо, уже прорвались немецкие танки. Мы осмотрительно двинулись по параллельной улице, следуя за одиноким трамваем, упорно ползущим на городскую окраину. Тормозя у перекрестков, пропускали группы людей, в смятении бежавших из города. Мост через реку Кальмиус уже был разрушен, оставался единственный путь отхода через территорию завода "Азовсталь". Там же образовалось настоящее столпотворение людей и машин, началась паника. Плюс ко всему противник открыл по заводскому району сильный минометный огонь. С большим трудом нам удалось выбраться на дорогу, ведущую к Буденновке. С горечью услышали мы там, что из полета в полк не вернулись младшие лейтенанты И. Ф.

Вишневкин и В. А. Князев.

Самолет Вишневкина был сбит в воздушном бою вражеским истребителем Ме-109. Летчику пришлось выброситься с парашютом. И тут случилось непредвиденное: раскрывшийся купол парашюта зацепился за падающий самолет, а произошло это неподалеку от Мариуполя - над Азовским морем. Машина рухнула в воду, утянув своей тяжестью и парашютиста...

О судьбе Князева вообще ничего не было известно, кроме того, что он по непонятным причинам отстал от своего звена, вылетевшего на разведку. К взаимной радости, мы увидели Князева - живого и невредимого - через два дня в Таганроге, на очередном аэродроме базирования. Правда, появился он перед нами в необычном виде - одет в какую-то заношенную рабочую спецовку, неформенные брюки, только по выправке и можно было узнать военного летчика. Князев объяснил причину этого "маскарада".

После вылета из Мариуполя его звено вело воздушную разведку и вскоре обнаружило мотоколонну противника. Решили штурмовать ее. Выйдя из очередной атаки, Князев услышал, что мотор самолета начал давать перебои и через несколько минут совсем заглох. Боевая машина отстала от звена, и летчику пришлось садиться в открытом поле. При заходе на посадку он заметил километрах в четырех колонну немецких мотоциклистов, продвигавшихся в его сторону.

"Эх, ишачок-бедолага, - с досадой успел подумать Князев, - не доставаться же тебе врагу!" Он поджег самолет и бросился прочь от пылающего истребителя.

Пробираясь на восток, к своим, Князев набрел на какое-то село. Немцев здесь еще не было. Крестьяне подобрали летчику одежду, чтобы в случае чего не бросалась в глаза его форма, дали еды на дорогу - и он снова отправился в путь. Шел почти двое суток. Сплошной линии фронта еще не было - враг продвигался по основным дорогам. Поэтому Князев, выбирая проселочные дороги, без особых сложностей добрался до расположения наших войск. На другой день он разыскал полк, который к тому времени базировался уже в Таганроге.

Наша последняя ночь там была тревожной. Наземный эшелон срочно отправили в Таганрог, остались лишь несколько техников для выпуска самолетов. Дожидаясь рассвета, летчики дремали прямо в кабинах машин. Ранним утром они вылетели на штурмовку вражеской танковой колонны, а после выполнения задания садились уже в Таганроге.

Тяжело было нам покидать украинскую землю, оставлять ее на поругание ненавистному врагу. Но даже в эти суровые дни мы

верили, что вернемся сюда. Помню, секретарь комсомольской организации полка Иван Носенко провел тогда политинформацию, объясняя воинам обстановку, причины отступления, и тут же добавил, что скоро, очень скоро враг испытает силу нашего удара. В подтверждение своих слов Иван зачитал небольшую заметку из свежего номера армейской газеты. Это был страстный призыв к отмщению фашистским выродкам за их злодеяния на истерзанной украинской земле.

В августе 1982 года мы встретились с Иваном Ефимовичем Носенко в Кременчуге, на Украине, где он живет и работает уже более 35 лет. В свои 70 лет выглядит бодро, на здоровье не жалуется, правда, говорит, напоминает иногда о себе осколок, застрявший в легком после тяжелого ранения. Каково же было мое удивление, когда в разгар наших воспоминаний Носенко достал партбилет и вынул из него пожелтевшую газетную вырезку с той самой заметкой, что зачитывал на политинформации,

"Прекрасная, истерзанная, непокорявшаяся, побеждающая земля! - говорилось в ней. - Благословенны раны детей твоих, отстаивающих честь и независимость Отчизны! Земной поклон - могилам павших бойцов, слава нетленная - живущим! Неизмеримо велики дела твоих дочерей и сыновей! В неразрывном рукопожатии сплелись руки твои, Украина, с руками твоих друзей и братьев - всех народов Советского Союза. Придет день - и растопчем мы голову змия, и встанешь ты, ныне покрытая пылью и кровью, и про дела детей твоих будут в благословенном изумлении говорить их счастливые потомки... Это будет!."

Теперь мы знаем - вещее предсказание сбылось. Но в том далеком сорок первом нашим уделом были борьба и вера.

Итак, закончился этап на боевом пути моих однополчан по земле Украины. Немцам, добившимся значительных военных успехов в первые месяцы войны, тем не менее не удалось развить наступление так, чтобы с ходу овладеть южными районами страны. Стойко и мужественно защищали советские воины каждую пядь родной земли. Свое слово в жарких воздушных схватках, разыгравшихся в небе Украины, сказал и наш 88-й истребительный авиаполк. Враг услышал это слово.

Первая победа

Таганрог удивил нас забытой тишиной и спокойным, размеренным образом жизни. Как будто и не приближалась к нему фронтовая линия, не грохотала артиллерийская канонада в нескольких десятках километров. Наш неожиданный прилет заставил командование авиагарнизона более трезво оценить сложившуюся обстановку, принять срочные меры к эвакуации

ценного имущества и оборудования. В иную жизнь, в иные звуки погрузился аэродром, на котором не умолкал гул самолетов, отправляющихся на боевые задания. По возвращении техники рассредоточивали их по стоянкам и забрасывали ветвями срубленных акаций.

Результаты воздушной разведки были очевидны и неутешительны. Сверху картина вынужденного отступления наших войск рисовалась особенно четко, как на киноленте: танки противника быстро продвигались вдоль Таганрогского залива.

За каких-то три дня мирный и тихий Таганрог превратился в тревожный фронтовой город. Вечером 11 октября мы получили срочный приказ - немедленно выходить из-под удара прорвавшихся танков противника и перебазироваться на аэродром Батайск, расположенный к югу от Ростова.

Техники быстро подготовили крылатые машины к полету, но сгустившиеся сумерки не позволили летчикам подняться в воздух. Пришлось дожидаться рассвета. Тем временем наземный эшелон полка уже отправился в путь. Ночь на аэродроме прошла на удивление спокойно, а к утру выяснилось, что прорвавшиеся танки противника оказались плодом разгоряченной фантазии - снова плохо сработала разведка. Как показали последующие события, наши войска еще несколько дней героически сдерживали натиск врага на подступах к Таганрогу. Только в середине, октября части 1-й танковой армии Клейста прорвались к устью реки Миус, форсировали ее и 17 октября заняли этот город.

Но как бы там ни было, а в ночь на 12 октября автомашины нашего полка ехали в кромешной ночной тьме с погашенными фарами по размытой дождями грунтовой дороге. Водитель одной из них от усталости на какой-то миг прикрыл глаза, но этого мгновения оказалось достаточно, чтобы машину занесло в кювет и она перевернулась. Находившиеся в кабине техники отделались ушибами, а старшина Юрченко получил серьезную травму - перелом ноги.

К счастью, в это время мимо проходила колонна какой-то медсанчасти. Остановив одну санитарную машину, мы уговорили врача осмотреть раненого.

- Товарища нужно срочно госпитализировать. Забираем с собой... - быстрым и однозначным было его заключение.

Через несколько дней старшина Юрченко оказался в глубоком тылу. Потянулись долгие, мучительные месяцы лечения. Лишь к весне сорок второго он снова встал на ноги и начал обивать пороги военкомата, чтобы вернуться к своим, в родной полк. На это военком, пожилой человек, уже привыкший к

подобным просьбам, ответил ему:

- Сейчас, дорогой товарищ, везде свои, и надо помогать им бороться с чужими там, где в данный момент наиболее сложная обстановка.

Так Юрченко попал из авиации в пехоту и стал пулеметчиком. Воевал он на многих фронтах, трижды был ранен, но неизменно возвращался в строй. И в наш полк старшина все-таки вернулся. Произошло это по чистой случайности, но не зря говорится: случай частенько выбирает того, кто его ищет.

Возвращаясь после очередного пребывания в госпитале в новую часть, в июне 1944 года Юрченко оказался в Москве на Белорусском вокзале и здесь в бестолковой вокзальной толчее столкнулся со своими однополчанами. Наши техники возвращались из центра переучивания (осваивали там новые истребители Ла-5) и теперь держали путь в полк, на 2-й Белорусский фронт.

Встреча на вокзале была столь неожиданной, а потаенная мысль - вернуться в авиаполк - столь сильной, что Юрченко, многое повидавший и переживший за три года войны, не смог сдержать слез радости. После первой волны расспросов и рассказов стали вместе обдумывать, как "забрать" Юрченко у пехоты. Кто-то из однополчан предложил:

- А чего ж тут долго думать? Веди нас, Андрей, к своему начальству. Объясним все как есть. Должны понять. Ты ведь не в тыл собираешься, а туда же - на фронт.

Начальник команды, к которой был прикреплен Юрченко, внимательно выслушал и своего подчиненного и его товарищей. Был он, видно, не только проницательным, но и чутким, добрым человеком. Поразмыслив минуту, со вздохом сказал:

- С одной стороны, жалко отпускать хорошего бойца. С другой, и прав таких у меня нет. А с третьей, понимаю ваше душевное состояние и сам, наверное, поступил бы так же. Посему возвращайся, Юрченко, в свою авиацию! А уж я как-нибудь оправдаюсь перед начальством. Семь бед - один ответ.

И вот Юрченко снова в полку, снова он механик самолета. Только самолеты уже другие - незнакомые ему Ла-5. Так что "курсы переучивания" Андрей Григорьевич проходил там нее, на аэродроме, под руководством друзей-техников. Но и навыки пехотинца не раз сослужили ему хорошую службу. Заканчивая эту историю из будущего 1944 года, припоминаю еще один любопытный эпизод, связанный с Юрченко.

Однажды в дни знаменитой Белорусской операции наш аэродром атаковала группа гитлеровцев, пытавшаяся вырваться из окружения. Техники полка быстро заняли круговую оборону и

успешно отразили внезапное нападение. Самым находчивым и грамотным бойцом оказался наш старшина Юрченко. С несколькими товарищами он зашел в тыл фашистам и стремительным маневром взял их в кольцо. Те, ошеломленные неожиданной атакой, тут же побросали оружие.

...Осенью 1941 года наш полк задержался в Батайске ненадолго. На местном аэродроме собралось несколько авиационных частей, большое количество самолетов. Вражеская воздушная разведка быстро обнаружила "перенаселенную" авиабазу - и она стала подвергаться методичным налетам. Оставаться в Батайске было опасно. Кроме того, в полку лишь семь самолетов могли вылетать на боевые задания, остальные нуждались в серьезном ремонте. Поэтому командование 20-й авиадивизии перевело нас на полевой аэродром у станции Константиновская, в ста километрах к северо-востоку от Ростова. Здесь было относительно безопасно. Так что техники и механики полка смогли в спокойной обстановке привести в порядок покалеченные машины.

Стоял октябрь, дождливый, холодный, сумрачный, а работать приходилось днем и ночью. Но техники творили просто чудеса: с помощью подручных средств восстанавливали поврежденные агрегаты и важные узлы конструкции самолетов, недостающие детали умудрялись делать сами из каких-то бросовых обломков металла. Мастера по вооружению своими силами изготовили балки для подвески эрэсов на те машины, которые их еще не имели. За десять последних дней месяца, совершив настоящий трудовой подвиг, технический состав вернул в строй все неисправные самолеты.

Это было весьма своевременно: из тылового аэродром под Константиновской превратился в боевой. Встретив упорное сопротивление наших войск на подступах к Ростову, противник решил обойти его с севера. Новая ситуация выдвинула новые задачи - авиации Южного фронта предстояло воспрепятствовать подготовке вражеского наступления, помочь нашим наземным частям прочно закрепиться на занятых рубежах. Поэтому нас в очередной раз перебросили в прифронтовую полосу.

30 октября мы перебазировались на аэродром, находившийся на окраине города Шахты. Не успели толком осмотреться на новом месте, как получили боевой приказ: "В районе Куйбышево, Успенское, Русское противник сосредоточивает силы. Срочно нанести по ним удар".

На задание вылетели три звена под командованием капитана В. Москальчука, теперь уже штурмана полка. Низкие облака прижимали их к земле - летели на малой высоте. А когда облака

немного поднялись и поредели, наши истребители еще до подхода к цели неожиданно столкнулись с "мессершмиттами". Завязавшийся воздушный бой мог сорвать выполнение боевого задания. Но Москальчук знал, что нельзя терять драгоценное время - группа должна выполнить основную задачу. Искусно применяя маневр "ножницы", капитан упорно вел своих летчиков к цели, отбиваясь короткими атаками от наседавших истребителей. И когда внизу показалось скопление вражеских автомашин, командир дал знак своим ведомым. Девятка наших истребителей разделилась на две группы. Первая продолжала бой с "мессерами", а вторая устремилась на штурмовку скопления автомашин. Дерзкий расчет полностью оправдал себя - немцы растерялись. Воспользовавшись замешательством, наши летчики сначала заставили замолчать их зенитки, открывшие было беспорядочный огонь, а затем в несколько заходов огнем пушек, пулеметов и эрэсами нанесли значительный урон противнику, уничтожив две зенитные батареи, восемь машин и десятки гитлеровцев. С нашей стороны потерь не было.

Через несколько дней капитан Москальчук вновь продемонстрировал высокое летное мастерство, находчивость и отвагу. Он повел группу самолетов на штурмовой удар по противнику, наступавшему в районе станицы Больше-Крепинской. Подлетая к ней, летчики обнаружили 20 танков, зашедших в тыл нашим наземным войскам, которые их еще не заметили. Как быть? Надо бы навести наших танкистов на опасную цель, но радиосвязи с землей нет. "Установим видеосвязь", - решил Москальчук. И вот по сигналу, повторяя маневры командира, летчики устроили воздушную "джигитовку": пике - горка - пике, и так несколько раз, пока танкисты не поняли, что им показывали пилоты. После этого истребители с воздуха, а танкисты с земли одновременно ударили по врагу: первые реактивными снарядами, вторые - из пушек. Несколько немецких танков было подбито, о чем Москальчук с удовлетворением отрапортовал командованию полка.

На аэродроме в Шахтах мы снова встретились с летчиками 131-го истребительного авиационного полка, с майором В. И. Давидковым. От него я узнал, что в октябре при штурмовке наступающих войск противника геройски погиб командир 131-го полка подполковник Л. А. Гончаров. В июне 1942 года ему посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза. Давидков тяжело переживал гибель боевого друга. Майор Маркелов да и все мы разделяли эту скорбь.

В ноябре 1941 года, в канун 24-й годовщины Великого Октября, в полк пришло сообщение о награждении орденами

Красного Знамени наших товарищей, павших смертью храбрых, - Ивана Захарова, Семена Колесника, Алексея Калуженкова, Семена Медника, Михаила Трибушина. Первыми в полку кавалерами этого ордена стали также и другие, отличившиеся в боях в начале войны, - Петр Середа, Василий Князев, Павел Мирошников и Евгений Тивин. Они были награждены Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 ноября 1941 года.

Немцы решили нанести удары по советским аэродромам. Их самолеты-разведчики добрались и до Шахт. Но здесь плохая погода оказалась нам на руку - низкая облачность мешала вести разведку с воздуха. К тому же мы уже научились как следует маскировать самолеты. Сверху аэродром был похож на поле после сенокоса - ровными рядами стояли на нем стога сена, которые прикрывали боевые машины. Кроме того, в постоянной готовности находились у нас дежурные звенья, вылетавшие на перехват вражеских разведчиков. В один из таких вылетов Петру Середе удалось сбить особенно настырного "хейнкеля", неоднократно кружившего над аэродромом, но так его и не обнаружившего.

Да, Середа был великолепным воздушным бойцом. Как-то, в том же ноябре, возвращаясь с боевого задания, он заметил на земле одинокий "юнкерс", очевидно совершивший вынужденную посадку. Но Петр уже израсходовал все боеприпасы, за что ругал себя, пока летел в полк. Приземлившись, летчик поторопил техника самолета подготовить машину к новому вылету, а сам стремглав бросился к командиру полка.

- Товарищ майор, - обратился он к Маркелову, едва отдышавшись. - Там в поле "юнкерс", а у меня боеприпасы кончились. Разрешите вернуться. Я прихвачу для него подарочек...

Маркелов дал согласие - и Середа побежал к самолету. Вот он опять над "юнкерсом", возле которого, как муравьи, копошатся гитлеровцы: готовят его к переброске в тыл. В молниеносной атаке наш истребитель скосил всех фашистов и сжег вражеский бомбардировщик.

19 ноября фашистские танки вышли к северной окраине Ростова, еще через два дня враг полностью овладел городом, но развить наступление на восток и юг не смог. Больше того, ему пришлось перебросить часть сил из Ростова на север для укрепления обороны против наступавших войск Южного фронта. Правда, наступление это развивалось несколько медленнее, чем хотелось бы. Из-за непогоды были скованы действия нашей авиации. Лишь с 20 ноября, когда поутихли дожди и немного посветлело небо, авиация фронта смогла активно поддержать

продвижение наземных частей. Наши летчики, тягостно переживавшие вынужденное затишье, повеселели и приободрились.

Уже 20 ноября некоторые из них совершили по нескольку боевых вылетов. Отличились лейтенанты В. Колесник и К. Карданов, уничтожившие 16 вражеских автомашин и три зенитных орудия. В этот же день семерка И-16 во главе с капитаном А. Локтионовым вылетела в район станицы Родионово-Несветайской. Летчики взорвали 2 автоцистерны и уничтожили 10 автомашин.

Все последующие дни - конец ноября и первые числа декабря - полк участвовал в боевых действиях по освобождению Ростова, поддерживал с воздуха наши войска на таганрогском направлении. Донские степи знамениты балками и оврагами. Но летчики выбивали врага и из этих естественных укрытий. Наиболее эффективными оказывались их удары по скоплениям неприятельских частей у речных переправ.

Это была тяжелая ежедневная боевая работа в условиях ответных активных действий вражеской авиации.

Запомнился один вылет на разведку. Я расскажу о нем поподробней. Старший лейтенант А. Постнов и младший лейтенант В. Князев, возвращаясь с задания на аэродром, в районе населенного пункта Большекрепинская обнаружили подходившую к нему с севера крупную мотомеханизированную колонну противника. Обменявшись условными сигналами "Атаковать!", летчики с бреющего полета совершили несколько заходов на колонну, пока не израсходовали боекомплекты. Внизу горели автомашины, бензозаправщики, а по нашим самолетам сильным заградительным огнем били вражеские зенитки. Били неточно - серьезных повреждений машины не получили. Когда же летчики вернулись на аэродром и о результатах незапланированной штурмовки сообщили в штаб 20-й авиадивизии, оттуда поступил приказ - нанести повторный удар по колонне противника, не допустив ее продвижения в сторону Ростова.

И снова Постнов и Князев в кабинах боевых машин - каждый во главе четверки самолетов. Погода испортилась, небо нахмурилось. Но Князев, летевший первым, вывел группу точно на цель. Его четверка пошла в атаку на колонну, самолеты Постнова прикрывали ее. Во втором заходе ролями поменялись. Все вроде бы складывалось удачно: противник в панике, вражеские зенитчики, не ожидавшие повторного удара, молчат, истребители немцев тоже пока не появились. А кругом горят машины, беспорядочно разбегаются, спасаясь от огня, фашисты.

И вдруг Постнов почувствовал, как неожиданно сильно тряхнуло его самолет, мотор перешел на малые обороты, резко упала скорость. Дал полный газ никакого результата: земля приближается с катастрофической быстротой. Летчик видит, как в ту сторону уже бегут гитлеровцы, до этого трусливо отсиживавшиеся в кювете дороги.

Постнов предпринял последнюю попытку удержать машину в горизонтальном положении - до земли оставалось метров 10 - 15 - и перевел шаг винта. Самолет еще раз как следует тряхнуло, и на какое-то мгновение он завис над землей, едва не коснувшись ее фюзеляжем. Затем раздался знакомый рокот мотора самолет рванулся вверх над самыми головами фашистов. Казалось, самое страшное позади. Но растерявшиеся на мгновение гитлеровцы открыли по уходившему истребителю беспорядочную стрельбу.

Алексей почувствовал, как ему обожгло лоб. Провел рукой по лицу - ладонь в крови. Понятно, ранен. Кровь заливает глаза. "Могло быть и хуже", - с облегчением подумал он. Огляделся по сторонам - рядом летели друзья, прикрывая его поврежденную машину. На душе полегчало...

Как садился на своем аэродроме в Шахтах, Постнов почти не помнил - все было словно в тумане, в полузабытьи. Очнулся он уже в полевом лазарете - белые стены, простыни, медсестры в белых халатах. Зима, да и только. Летчика даже передернуло, как в ознобе. В памяти промелькнули картины зимы 1940 года, когда в боях с финнами он получил боевое крещение и первую награду - медаль "За отвагу".

Окончательно придя в себя, Алексей понял, что теперь страшное действительно позади. К вечеру того же дня врач разрешил однополчанам навестить раненого. Те рассказали Постнову, как он приземлял машину.

- Садился как черт! - энергично жестикулируя, восклицал Князев. - Не самолет спускался на летное поле, а какое-то чудовище. Корпус продырявлен пулями, как решето. Тросы управления перебиты, приборная доска - вдребезги. Над самой землей вообще потерял управление.

Механик самолета Саша Александров подтвердил догадку Постнова о неисправности нагнетателя - после попадания осколков зенитного снаряда вышла из строя его крыльчатка.

Через несколько дней самолет был отремонтирован, а вскоре вернулся из лазарета его хозяин.

Это лишь один памятный эпизод в богатой событиями трудовой и боевой биографии старшего лейтенанта Постнова. А начиналась она в Москве, когда Алексей Постнов после окончания девятилетки поступил в школу ФЗУ завода "Серп и

молот".

Шли героические тридцатые годы, о которых так много и хорошо написано, что я могу добавить лишь личные впечатления. А именно непроходящее ощущение постоянного трудового энтузиазма, которому не помеха ни стужа, ни зной, ни жидкий борщ, ни бессонные ночи, ни брезентовые палатки в холод, ни стоптанные башмаки. Людьми, стойко ереносившими все эти трудности, двигала энергия созидания, желание собственными руками строить новую жизнь, в которую пылко верили молодые горячие сердца.

Комсомолец Алексей Постнов, типичный представитель неугомонного племени энтузиастов, на заводе "Серп и молот" освоил профессию рабочего по разливке стали. Ему нравилось это жаркое дело - оно отвечало его кипучему характеру. Но вот комсомол бросил по стране клич: "Даешь Днепрогэс!" И Постнов с первым эшелоном москвичей-добровольцев уехал на днепровские берега - был такелажником, вязал арматуру. Узнав, что рядом возводятся корпуса нового металлургического гиганта - "Запорожстали", Алексей добился перевода на эту стройку, чтобы затем работать по основной специальности.

Алексей Постнов стал участником первой плавки на "Запорожстали" - события, знаменательного для всей страны. Всесоюзный староста Михаил Иванович Калинин приехал на торжества по случаю официального пуска индустриального гиганта. Наблюдая, как поначалу робким ручьем, а потом широкой рекой полилась огненная лава, Михаил Иванович обратил внимание на молодого машиниста завалочного агрегата:

- Такой молодой, а как ловко управляет сложной машиной. Это очень хорошо.

Кто-то из сопровождающих подвел Постнова к Калинину и сказал:

- А мы считаем Алексея кадровым рабочим. Он ведь на московский "Серп и молот" сразу после ФЗУ пошел.

- Это еще лучше, - пожимая Постнову руку, приветливо улыбнулся Калинин, который сам в свое время работал на московских предприятиях.

...Через несколько лет страну облетел новый призыв: "Комсомолец, на самолет!" Гитлеровская Германия готовилась к агрессии. Шеф фашистской авиации Геринг хвастливо заявил на весь мир о непобедимости немецких люфтваффе. Тысячи советских юношей и девушек в ответ на угрозу новой мировой войны вступили в аэроклубы. Был среди них и Алексей Постнов: днем работал, вечерами и по выходным дням учился летать. Став летчиком-инструктором, на общественных началах он обучил

летному делу двенадцать своих товарищей, затем поступил в школу военных летчиков, участвовал, как уже упоминалось, в боях на Карельском перешейке...

...Под Ростовом разворачивались важные события. Наши войска со всех сторон окружили город и блокировали засевшего в нем противника. 27 ноября на подступах к городу, а потом и на его улицах разгорелись ожесточенные бои. 29 ноября Ростов был полностью освобожден от фашистской нечисти. С какой же радостью встретили мы слова приказа Верховного Главнокомандующего, адресованного войскам Южного фронта, в котором он поздравлял нас с победой над врагом и освобождением Ростова от немецко-фашистских захватчиков.

Свой вклад в эту победу над гитлеровцами внес и 88-й истребительный авиаполк. Только в ноябре летчики полка уничтожили и вывели из строя 5 немецких танков, 129 машин с живой силой и боеприпасами, 10 зенитных орудий, две цистерны с горючим, сбили три самолета. С нашей стороны потерь не было, несмотря на сильное противодействие вражеских истребителей. Правда, несколько летчиков получили ранения, но благополучно возвратились на свои аэродромы. Это красноречиво говорило о возросшем летном мастерстве воздушных бойцов, о том, что чрезвычайно поучительным оказался для них опыт первых месяцев войны.

С 30 ноября по 2 декабря войска Южного фронта неотступно преследовали потрепанные в Ростове дивизии 1-й немецкой танковой армии, отползавшие к Таганрогу. В результате враг был отброшен на рубеж река Миус, Самбек, в 60 80 километрах к западу от Ростова. Возросла мощь ударов нашей авиации, инициатива летчиков в воздухе. Немало примеров тому можно было найти и в боевых буднях нашего полка.

1 декабря старший лейтенант Петр Середа повел шесть самолетов И-16 на штурмовку противника в районе реки Самбек. В четырех атаках летчики уничтожили 5 автомашин с вражескими солдатами. В очередной атаке в хвост нашим истребителям зашла девятка "мессершмиттов". Это могло плохо кончиться для Середы и его товарищей. Но командир группы вовремя заметил врага и вышел из-под удара боевым разворотом, увлекая за собой летчиков. Набрав высоту, вместе они бесстрашно бросились в ответную атаку. И здесь удача изменила отважному воздушному бойцу Петру Середе: в левую плоскость его самолета попал снаряд, машина начала терять управление. Казалось, нужно выходить из боя, но командир продолжал сражаться, невероятным напряжением сил заставляя самолет повиноваться своей воле, вдохновляя товарищей мужеством и отвагой.

В критическом положении оказался и один из его ведомых - лейтенант Семен Сливка: самолет изрешечен пулями, перебит руль поворота. Однако летчик сумел удержать машину в воздухе, не оставил товарищей на поле боя. Измотанные маневрами наших "ишачков", "мессеры", несмотря на численное преимущество, убрались восвояси. А вся наша шестерка благополучно вернулась в Шахты.

Нашему кавказцу Кубати Карданову, "воздушному джигиту", как называли его в полку, выпала в этот день встреча с подразделением немецких кавалеристов. Кубати насчитал 20 всадников и расправился с ними и впрямь по-джигитски: стремительно бросил машину вниз и на бреющем, почти над самой землей, расстрелял фашистов.

Пришла пора подробнее рассказать о Кубати Карданове, личности яркой, своеобразной. Родом он из села Аушигер, что под Нальчиком. В детстве батрачил у кулаков, пас волов на горных склонах. Учился Кубати лишь зимой, но и четырех месяцев ему было достаточно, чтобы нагнать по программе своих сверстников. Учителя отметили его незаурядные способности и посоветовали родителям отправить мальчика в педагогический техникум. Трудно было многочисленной семье расставаться с помощником, но мать и отец хотели видеть Кубати образованным человеком. Он уехал учиться в Нальчик и в 18 лет стал учителем.

Учил он таких же, как и сам в недавнем прошлом, мальчишек-подпасков, и учил, надо сказать, хорошо - не только словами, но и сердцем. Не случайно Кубати назначили директором школы в родном селе, а в 1937 году - инспектором народного просвещения в республике. Предгрозовая обстановка конца тридцатых годов, дыхание надвигающейся войны круто изменили жизненный путь Карданова. Армии были нужны хорошо подготовленные бойцы и командиры.

В 1939 году Кубати поступил в Качинскую школу военных летчиков, через год в звании лейтенанта прибыл в наш полк. Это воинское звание он получил в числе нескольких курсантов во внеочередном порядке - за отличные успехи в учебе (был круглым отличником). Остальных курсантов выпустили из школы в звании младшего лейтенанта. В связи с возросшей военной опасностью выпуск этот был ускоренный.

Позволю себе привести выдержку из книги "Братство, рожденное в огне", в которой рассказывается о первом воздушном бое лейтенанта Карданова.

"Это произошло 13 июля 1941 года... У немецкого аса на его "мессершмитте" установлены крупнокалиберные пулеметы, и, по всей видимости, он их пускал в дело не первый раз. Кубати и

глазом не успел моргнуть, как тот зашел ему в хвост. "Эге, джигит! Кажется, первый приз сегодня достанется не нам", подумал он невольно. И как бывало в юности на скачках в родном ауле, когда недостаток физических данных скакуна восполнялся железной волей к победе наездника, он вдруг озлился на самого себя и своего преследователя и, резко убрав газ, бросил И-16 в не предусмотренный никакими наставлениями полувираж, полупике, полуштопор, а точнее - в какое-то беспорядочное сальто-мортале.

Великая это сила - воля к победе. Движение правой педалью, наклон ручки вперед и в сторону, сектор газа снова вперед до упора - и вот верткая на виражах машина уже заходит в хвост одураченному фашисту. Все ближе хвостовое оперение вражеского истребителя, все шире расползается оно в кольцах пулеметного прицела. Теперь не уйдешь, ворон! Кубати плавно и уверенно нажимает гашетку пулемета. "Мессер" вспыхивает и факелом падает на землю.

Так был открыт счет сбитым самолетам противника, счет, который два года спустя приведет Кубати Локмановича Карданова к званию Героя Советского Союза".

...В начале декабря 1941 года фронт удалялся от Ростова на юго-запад. Это затрудняло боевые действия нашего полка с аэродрома в Шахтах. 5 декабря мы перелетели ближе к линии фронта, на полевой аэродром Большой Должик, и здесь встретили сильное противодействие вражеской авиации. По данным воздушной разведки, на аэродроме в Таганроге, где еще совсем недавно базировались наши части, сейчас сосредоточились крупные силы авиации противника - 60 истребителей, 40 бомбардировщиков.

ВВС Южного фронта нанесли несколько ударов по этому аэродрому. В одном из них - 6 декабря - участвовали летчики нашего полка. Возглавить выполнение ответственного задания было поручено капитану А. Ф. Локтионову. За две недели до описываемых событий в полк пришла радостная весть: Андрею Федоровичу Локтионову присвоили Звание Героя Советского Союза. Это была действительно всеобщая радость, и достойным ответом на высшую правительственную награду могли быть новые боевые успехи, новые героические дела. Разумеется, пальма первенства - виновнику торжества. И вот, готовясь к боевому вылету на Таганрог, капитан Локтионов решал сложную задачу: в эскадрилье всего четыре исправных самолета - и двенадцать рвущихся в небо летчиков. Кого взять в бой?

Командир эскадрильи построил своих подчиненных в шеренгу, объяснил задание, обстановку и задал вопрос, ответ на

который знал заранее:

- Кто готов лететь на штурмовку вражеского аэродрома - два шага вперед...

Вперед вышла вся эскадрилья. Тогда Локтионов назвал три фамилии:

- Со мной полетят Кубати Карданов, Павел Лазюка, Василий Колесник, - и добавил, словно извиняясь: - Остальные - в следующий раз.

...Небо над Таганрогом полыхало огненным заревом от разрывов зенитных снарядов. Четверке советских истребителей предстояло пробить эту огненную стену, и Локтионов решил заходить на цель со стороны моря. Там заградительный огонь вели зенитки стоявших на рейде военных кораблей, и он мог быть менее плотным. Расчет оказался точным: вся четверка проскочила опасную зону. Локтионов покачиванием с крыла на крыло показал ведомым: "Вижу цель! Сомкнуться! Атакуем!"

Еще напряженнее заработали зенитки. Но наши летчики на бреющем полете уже устремились к стоянкам самолетов и в упор начали расстреливать машины с черными крестами. Три из них вспыхнули тут же. Возможно, поврежденных фашистских машин было и больше, но заниматься подсчетами некогда. Локтионов срочно дал сигнал к возвращению, не желая понапрасну рисковать жизнью товарищей.

Все четверо через некоторое время вернулись в Большой Должик. Трудно описать состояние их машин. Особенно пострадал самолет командира: в фюзеляже зияли огромные дыры, концы крыльев болтались, как тряпки, киль пробит. Казалось, машина вот-вот рухнет на землю грудой обломков. А Локтионов не только долетел на ней до аэродрома, но и лихо посадил ее на летном поле на глазах у изумленных однополчан.

Техники, окружившие самолет, недоверчиво качали головами - не могли понять, как можно было дотянуть на нем до аэродрома. При ближайшем рассмотрении выяснилось, что от семи прямых попаданий зенитных снарядов была совершенно разрушена правая сторона стабилизатора, продырявлен масляный бак, разбита приборная доска, сорвана перкаль с консолей крыльев. Машина срочно требовала капитального ремонта. А я, помнится, подумал тогда: была бы возможность - отправить бы боевую машину в музей. Без всяких объяснений экскурсоводов рассказывала бы она грядущим поколениям, какой ценой какими усилиями, напряжением духа платили мы за столь желанную и долгожданную победу.

Терриконы в огне

Пережившие войну помнят, что практически ежедневно в

сводках Совинформбюро звучали три слова - "бои местного значения". К ним успели попривыкнуть и отличали вчерашние сообщения от сегодняшних лишь по географическому признаку, порой совсем не представляя себе масштабов этих боев. Между тем за тремя привычными словами стояли сотни, тысячи человеческих судеб, потери и победы, из которых складывалась большая война.

Готовясь к главному удару, войска Южного фронта продолжали изматывать противника, мешая маневрам его войск в прифронтовой полосе. Однако в декабре у нас появился еще один недруг - пронизывающий зимний холод, одинаково безжалостный и к своим, и к чужим. Но от этого не легче было. Природа, словно испытывая наше мужество, выносливость, терпение, одну за другой подкидывала нам все новые проблемы и вводные.

Так, аэродром нашего полка располагался в двух километрах от небольшого села на 30 - 40 дворов, в котором мы временно и расквартировались. Пряталось оно в глубокой балке. До наступления морозов мы добирались до аэродрома, представлявшего собой обычное грунтовое поле, пешком по вязкой осенней слякоти, так как машины здесь буксовали. Но вот грянула зима, сковала холодом землю и непомерно усложнила нашу работу. Особенно тяжко пришлось в эти дни техникам, механикам, мотористам, оружейникам, готовившим самолеты к боевым вылетам. Не хватало средств для расчистки поля от снега, нечем было разогревать моторы самолетов и масло перед запуском.

Чего только не делали возле оцепеневших самолетов. Пускались техники и на всевозможные ухищрения: не спали ночами, все время прогревали моторы, постоянно запуская и прогоняя их, не давая с вечера окончательно охладиться. Мука, а не работа. И отдыхать-то им толком не удавалось. Да и что это был за отдых! Возвращались техники в Большой Должик, валились в избах прямо на пол, под голову - вещмешок, сверху - шинель или куртка.

Запомнился Большой Должик и перебоями с питанием - из-за бездорожья в осеннюю распутицу, снегопадов и морозов - в зимнюю пору. И уж совсем неожиданным оказалось нашествие на село полчищ полевых мышей. Спасаясь от холода и голода, они штурмом брали избы, добирались до съестных припасов, и без того скудных, пробирались даже на аэродром. Нередко летчикам приходилось вышвыривать из кабин боевых машин непрошеных "пассажиров".

Многие воины нашего полка были отмечены в это время правительственными наградами. Ордена Красного Знамени

получили командир полка А. Г. Маркелов, летчики П. Середа, К. Карданов, Б. Карасев, В. Батяев, М. Сериков. Награды в торжественной обстановке вручал командующий 9-й армией генерал-майор Ф. М. Харитонов, войска которого прикрывали и поддерживали мы вместе с другими частями 20-й авиадивизии. Многие офицеры получили очередные воинские звания. О моих однополчанах писала фронтовая газета. Все это, безусловно, радовало и вдохновляло на новые боевые свершения.

Так, 27 декабря снова отличился Герой Советского Союза капитан А. Ф. Локтионов. Он получил задание: возглавить шестерку истребителей для сопровождения бомбардировщиков. Те должны были нанести удар по танковой колонне противника в районе Чистяково. Как только группа пересекла линию фронта, в небе появились семь "мессершмиттов". Локтионов и его ведомые искусно вели оборонительный бой, дав возможность экипажам бомбардировщиков отбомбиться, не подпустив к ним врага. Но когда бомбардировщики выполнили свою задачу и фашистские танки замерли на дороге, Локтионов тотчас дал товарищам сигнал к лобовой атаке. За 10 - 15 минут наши истребители сбили три "мессера", один из них - сам командир группы. Четыре оставшихся немецких самолета не рискнули продолжать схватку, и наши летчики вернулись на аэродром без потерь.

Великолепный воздушный боец, Локтионов был, пожалуй, одним из самых ярких в истории полка командиров эскадрилий. Характер взрывной. Но человек справедливый и в высшей степени заботливый по отношению к подчиненным.

Помню, как прибыл к нему в эскадрилью прямо из летной школы молодой пилот. Вид парень имел жалкий - поношенная шинель, старые кирзовые сапоги. Ежится на морозе, приплясывает от холода. Сходил было с вещевым аттестатом в отделение снабжения БАО, а там начальник, или "начвещ", как у нас их называли, заявил, что летного обмундирования на складе нет и когда будет - неизвестно. Сам же сидел в теплой куртке и меховых унтах. Узнал об этом Локтионов, вскипел мгновенно и тут же решил проучить интенданта. От имени командира полка комэск срочно вызвал его на аэродром. Тот приехал на полуторке - пешком "начвещ" не ходил. К его приезду Локтионов выстроил летчиков эскадрильи в шеренгу. Спрыгнув с подножки машины, тот подошел к строю - в теплой куртке, унтах. Локтионов, сдерживая себя, поздоровался, спросил:

- Куревом не угостите?

"Начвещ" с готовностью вынул коробку редкого тогда "Казбека".

- Хорошо живете, - насупился комэск. - А мы вот махорочкой

дымим. - И, пустив пачку по кругу, добавил: - Угощайтесь, товарищи.

Коробка "Казбека" быстро опустела - к "начвещу" вернулась пачка махорки. Затем Локтионов подвел снабженца к прибывшему летчику и спросил:

- Видите, как одет этот летчик? - И, уже не скрывая гнева, перешел на высокие ноты: - Он должен фашистов бить! А вы срываете ему боевые вылеты. Эт-то же п-преступ-пление. Тт-риб-бу-налом п-пахнет!

От волнения комэск Локтионов начинал заикаться. Наконец, взяв себя в руки, он жестко приказал:

- А ну-ка, отдайте летчику куртку и унты. Они вам не положены.

"Начвещ" начал растерянно раздеваться, передал новичку теплые вещи, взяв его шинель и сапоги.

- Ну вот, теперь т-трибунала не будет, - успокоился Локтионов...

В другой раз летчики пожаловались своему командиру на питание в столовой. Нагрузки в боях были огромные, энергии уходило много, а пищевые продукты в ту пору были не ахти какой калорийности. Многим, особенно тем, кто покрупнее комплекцией, их явно не хватало. Тут хотя бы количеством пищи взять, но в столовой летчики получили отказ. Тогда Локтионов вызвал повара и задал ему вроде бы не относящийся к делу вопрос:

- Вы давно не получали наград?

- Давно, товарищ капитан.

- А хотите получить?

- Так кто же не хочет, товарищ капитан?

- Тогда слушайте меня внимательно. У вас попросят добавки один раз дайте. Попросят второй раз - снова дайте и улыбайтесь. Это и будет для вас высшая награда - значит, ваше кулинарное искусство нравится летчикам. Так что не лишайте себя наград, а летчиков - добавок. Договорились?

- Так точно, товарищ капитан! - ответил смышленый повар.

Жалоб на него больше не поступало...

Что и говорить, справедлив и заботлив был комэск Локтионов. Летчики эскадрильи отвечали своему командиру отвагой, преданностью в бою и готовностью отдать за него жизнь.

А полк вскоре получил приказ перебазироваться ближе к линии фронта. Надо признаться, мы готовились выполнить его с большой радостью: летим к врагу, а не от врага. Однако Новый год встречали еще на старом месте.

Собравшись в штабе, мы от души пожелали друг другу

полной победы. Волнующе прозвучал для всех перезвон Кремлевских курантов на Спасской башне - будто сама Москва, родная и близкая, обратилась к нам через расстояния... По радио выступал М. И. Калинин. Агитаторы, слушавшие в штабе полка его выступление, йотом рассказывали о содержании речи всесоюзного старосты однополчанам. В новый год мы вступали с новым зарядом энергии, готовые выполнить любой приказ Родины.

5 января 1942 года. Получено задание на разведку в районе Матвеева Кургана. Вылетел Василий Максименко и в воздухе столкнулся с вражеским разведчиком. Немец попытался ускользнуть от нашего истребителя на бреющем. Но Максименко разгадал его замысел и открыл счет сбитым самолетам противника в новом году.

В январе мы перелетели на полевой аэродром у совхоза Лозы, расположенного неподалеку от железнодорожной станции Ровеньки. Здесь пробыли до 3 марта, перезимовав самые лютые недели 1942 года. Ураганные степные ветры срывали со стоянок наши боевые машины. От техников самолетов требовались героические усилия, чтобы тросами и фалами прикрепить их к мерзлой земле. Мороз, затяжные метели, гулявшие по Донецкому кряжу, будто подкарауливали людей. Сколько обмороженных лиц, рук и ног пришлось спасать полковому врачу! Карп Севастьянович Кондрычин трудился день и ночь, не щадя ни сил, ни времени, ни собственного здоровья. Своей деликатностью, неброской, но действенной самоотверженностью он напоминал нам лучших земских врачей чеховских времен.

Нельзя было отказать в самоотверженности и работникам ремонтных бригад. В жесточайших условиях небывало холодной зимы они умудрялись ставить своеобразные трудовые рекорды: например, по нормам на замену мотора требовалось 22 - 24 часа, а они проделывали эту операцию за 8 - 10 часов в полевых условиях. А погода стояла такая, что нередко в вихре метели невозможно было ничего разглядеть на расстоянии 10 - 15 метров. Случалось, техники подолгу кружили в снежной мгле по аэродрому в поисках стоянки самолета, а она находилась рядом.

В один из вьюжных февральских дней в землянке на аэродроме, где возле печки-"буржуйки" грелись летчики полка, появился - правда, с опозданием месяца на полтора - настоящий дед-мороз: брови и ресницы заиндевели, меховой комбинезон весь белый от снега, на голове снежная шапка, не хватало только бороды да мешка с подарками. Впрочем, само появление нежданного гостя оказалось для всех дорогим подарком. Когда растаял иней, проступила иссиня-черная смоль бровей, тонкий

нос и озорная улыбка на смуглом лице, все узнали Кубати Карданова. Около двух месяцев назад он был тяжело ранен в бою и, попал в госпиталь, как мы думали - надолго.

Нашему изумлению не было конца. А Кубати отыскал глазами командира полка и лихо отрапортовал:

- Товарищ майор! Старший лейтенант Карданов вернулся из госпиталя. Готов выполнять любые боевые задания!

Маркелов обнял Карданова:

- Вижу, Кубати, что вернулся. Дай рассмотреть тебя хорошенько. Смотри, какое лицо - чистое да гладкое. Ай да врачи, ай да молодцы!

Было чему удивляться. В канун Нового года, 27 декабря, Карданов возглавил боевой вылет четверки наших И-16 на штурмовку артиллерийской батареи врага в районе Матвеева Кургана.

Она упорно мешала наступлению наших войск, и нужно было заставить ее замолчать. В первых двух заходах летчики подбили два орудия, уничтожили артрасчет и пошли было на третий заход, но в этот момент их внезапно атаковала четверка "мессершмиттов". С земли немецких истребителей поддержали зенитки. И вот в кабине самолета Карданова разорвался снаряд. Девять осколков, как потом подсчитали врачи, впились в лицо Кубати, которое мгновенно залило кровью. Правый глаз закрылся вообще, левый видел, если поддерживать веко.

И все-таки Карданов продолжал бой, одной рукой управляя самолетом. Вражеские истребители атаковали наших "ишачков", но, ничего не добившись, убрались восвояси. Только после этого истекавший кровью Карданов позволил своей группе повернуть домой. И лишь тут его ведомые заметили, что командир как-то странно ведет машину: она кренится у него из стороны в сторону, нос самолета рыскает то вверх, то вниз. Поняли летчики - ранен Карданов, и, окружив его самолет, увидели, что он левой рукой веко поддерживает, значит, управляет машиной только правой, а это очень сложно: пилотированием самолета обычно заняты обе руки. Карданов сквозь кровавый туман тоже заметил товарищей, и в отяжелевшей голове молотком застучала мысль: "Только бы дотянуть до аэродрома..."

Не надо быть специалистом, чтобы понять, какие усилия и летное мастерство потребовались от летчика, чтобы посадить в описываемой ситуации боевую машину. А он после этого еще нашел силы доложить командованию о результатах вылета. И лишь тогда медленно опустился на руки подоспевших товарищей.

Почти два месяца провел Карданов в госпитале - немного в расчете на ранения, а летчику казалось, что вечность. Чуть ли не

через неделю он начал упрашивать врачей, улыбаясь и скрывая при этом боль (давали себя знать медленно заживающие травмы лица):

- Такого горного орла, крепкого, сильного, в клетке держите, а на фронте добыча по полям рыщет. Плохо это, выпускать орла надо.

Карданова отпустили раньше срока, а он при прощании добродушно ворчал, что долго не выписывали.

И вот теперь майор Маркелов, довольный, что вернулся в строй один из лучших летчиков полка, не сводил с него глаз, заставляя повернуться и так и этак.

За последнее время особых событий на нашем участке фронта не произошло. Наступление советских войск в Донбассе развивалось медленно. Противник сумел использовать благоприятные природные условия здешних мест и построил крепкую линию обороны, сокрушить которую оказалось не так просто. Тем не менее 6-я армия Юго-Западного фронта, 9-я и 57-я армии Южного фронта, поддержанные кавалерийскими корпусами, сумели прорвать оборонительные позиции врага на глубину до 90 километров и закрепились на рубеже между Балаклеей, Лозовой и Славянском. На правом берегу Северского Донца был захвачен обширный плацдарм, с которого в дальнейшем можно было наносить удары по харьковской и донбасской группировкам противника.

В первые два месяца нового года наш полк осуществлял боевые действия в районе известных шахтерских городов и железнодорожных узлов - Сталино (нынешнего Донецка), Макеевки, Дебальцево, Харцызска и нанес врагу немалый урон.

Знаменательно, что в нашей части за этот период потерь не было. Это означало, что мы к тому времени научились вести боевые действия в воздухе осмотрительно, расчетливо и эффективно. На Южном фронте к началу 1942 года создалось численное превосходство над авиацией врага. Только ВВС Южного фронта насчитывали к этому моменту 344 самолета (против 190 - 220 самолетов противника), в том числе бомбардировщиков в полтора раза, а истребителей вдвое больше, чем у гитлеровцев.

Теперь нужно было этот количественный перевес использовать для нанесения сокрушительного удара по врагу. Задача стояла нелегкая, но вдохновляющая. Вопреки непогоде, преодолевая повседневные тяготы, наши летчики вылетали на боевые задания в приподнятом настроении и возвращались, удачно их выполнив.

19 января на разведку в район Чистяково вылетели старший

лейтенант В. Колесник и младший лейтенант П. Лазюка. Они обнаружили крупную группировку противника. Данные разведки оказались настолько важными, что командующий ВВС Южного фронта генерал К. А. Вершинин объявил нашим летчикам благодарность.

Психологически трудный бой выпал в феврале на долю командира эскадрильи капитана В. Максименко. Он возглавлял группу истребителей, которой поручили штурмовать железнодорожную станцию города Харцызска. Это был родной город Максименко - здесь он родился, вырос, окончил семилетку. Его дом находился рядом со станцией - настолько близко, что Василий опасался, как бы при штурмовке в него не попали снаряды. Конечно, на войне как на войне, и все-таки собственными руками разрушать родной очаг тяжело.

Шестерка истребителей зашла на станцию со стороны солнца, так что немцы заметили их в последний момент и начали было отводить составы с путей, но слишком поздно.

На всех парах прочь от станции помчался одинокий паровоз. Максименко догнал его, и после точного попадания реактивного снаряда паровоз остановился, охваченный клубами дыма и пара. Второй локомотив попытался увести подальше от опасности длинный эшелон, но и его постигла та же незавидная участь. В третьем заходе наши истребители огнем пушек и пулеметов вывели из строя еще один состав и уже собирались повернуть назад, к аэродрому, как вдруг заметили, что самолет командира круто вывернул в сторону и направился к небольшому белому домику, стоявшему чуть поодаль от станции. Максименко бросил машину в крутое пике и над самой крышей резко взмыл ввысь. Самолет сделал круг, на прощание покачал крыльями дому с закрытыми ставнями. Сквозь рокот мотора Василий прокричал:

- Ничего, дружище, держись! После войны вернемся к тебе. Распахнем твои ставни!

Через несколько дней, а именно 23 февраля, в день 24-й годовщины Красной Армии, Василию Максименко вновь довелось пролетать над своим домом, С особым подъемом уходили на боевое задание истребители капитана Максименко. Штурмуя крупную автоколонну на шоссе Харцызск -Чистяково, они нанесли врагу значительный урон. Сам командир уничтожил восемь грузовых машин с фашистами. "Праздник сегодня - на нашей улице!" - каждый раз приговаривал он, нажимая на гашетку пулемета.

Действительно, у нас был большой праздник, и готовиться к нему в полку начали заранее. А уж в этот день каждому хотелось отличиться. К 23 февраля в штабе подвели итоги

социалистического соревнования. Эта форма трудового соперничества, принесенная из мирной жизни, в военных условиях приобрела новый смысл, новое содержание. По боевым показателям одним из победителей соревнования стал младший лейтенант Павел Лазюка.

В самом начале войны сержант Лазюка попал на фронт прямо из летной школы и на удивление быстро освоил боевую машину. Даже бывалые летчики, придирчиво относящиеся к успехам молодых пилотов, отметили его хватку: "Выйдет толк из парня. Достанется от него фашистам".

И предсказания эти сбылись, да так скоро, как не мог предположить никто, даже наши ветераны. Уже к концу 1941 года Лазюка был признан одним из лучших летчиков полка и вместе со своим старшим другом Василием Колесником составил прекрасную пару воздушных разведчиков. Самые сложные задания по разведке вражеских коммуникаций командование поручало именно им, веря в отвагу и мастерство воздушных бойцов. И сколько раз Колесник и Лазюка выходили победителями из самых неожиданных ситуаций, "обманывая" коварную погоду, противника и неизменно доставляя самые точные данные о немцах.

Как-то они возвращались из очередного разведывательного полета. До аэродрома было уже рукой подать, но тут их неожиданно атаковали шесть "мессершмиттов". Какой же уверенностью и бесстрашием нужно было обладать, чтобы не дрогнуть перед противником, втрое превосходившим по количеству! Наша пара стремительно перешла в атаку, сбила ведущего, а остальные гитлеровцы в смятении покинули поле боя.

В те же февральские дни выпало Павлу Лазюке новое испытание. С группой истребителей под командованием Петра Середы он вылетел на штурмовку противника. Над целью - скоплением вражеского автотранспорта - наши самолеты спикировали и открыли огонь. Одна за другой яркими факелами вспыхнули машины. Наконец неприятель, оправившись от паники, открыл ответную стрельбу. В небе повисли дымки зенитных разрывов. Один из снарядов разорвался рядом с кабиной Лазюки, и его осыпало градом осколков, несколько впилось в правую руку и ногу. Захваченный боем, Павел поначалу не почувствовал боли, его волновало другое: не поврежден ли мотор? Самолет был послушен воле летчика. Только теперь он заметил кровь на руке и как-то сразу ощутил сильную боль - правая рука немела. Пилоты уже возвращались на свой аэродром, но, заметив, что произошло с Павлом, окружили самолет раненого товарища. Он, благодарный им за поддержку, вывел

машину точно по курсу - со стороны трудно было и предположить, что истребителем управлял летчик одной рукой.

Накануне 23 февраля Павел Лазюка заслуженно стал кавалером ордена Красной Звезды, ему было присвоено звание младшего лейтенанта.

К празднику Красной Армии орденами и медалями были награждены и другие авиаторы полка. Кавалером ордена Ленина стал Б. Москальчук, первым в полку получивший такую высокую награду. Ордена Красного Знамени удостоились комиссар полка В. Потасьев и особенно отличившиеся в боях летчики В. Максименко, В. Князев, А. Постнов. Я был награжден орденом Красной Звезды. Не скрою, первая правительственная награда несказанно обрадовала, взволновала до глубины души.

Так что свой армейский праздник мы встретили по-боевому.

Сохранились архивные документы. Они напомнили мне тот давний февраль сорок второго. 20 февраля капитан П. Середа звеном истребителей в районе Ново-Орловки уничтожил два вражеских самолета, стоявших на полевой ремонтной площадке. 22 февраля старшие лейтенанты С. Сливка и К. Карданов, возвращаясь из воздушной разведки, пролетали над железнодорожной станцией и здесь взорвали два паровоза, сорвав отправление на фронт фашистского эшелона. Примечательно, что дальше их ожидала новая встреча: неизвестно откуда появившийся самолет связи, который Сливка тут же атаковал и сбил.

В этот же день наши летчики осуществили важную военно-политическую акцию: сбросили в расположение вражеских войск 28 тысяч листовок и 2 тысячи брошюр, в том числе декларацию немецких военнопленных "Как Геббельс врет немецким солдатам". Мы знали по донесениям наземной разведки, по рассказам тех же военнопленных и "языков", что подобные "снаряды без взрывчатки" нередко производили отрезвляющее воздействие на одураченных гитлеровской пропагандой немецких солдат.

Дефицит боевой техники в отдельных случаях создавал непредвиденные ситуации и заставлял искать неожиданные решения. Как-то в конце февраля мы получили задание - нанести удар по важному объекту максимальным количеством самолетов. А полк в это время мог поднять в воздух лишь 8 исправных машин И-16. И вот командир полка, больше, так сказать, для психологического воздействия на врага, решает включить в боевой порядок группы учебно-тренировочный самолет УТИ-4. Внешне он почти не отличался от боевого истребителя - имел только две кабины и... был невооружен. Конечно, летчик этой машины подвергался опасности. Понимая это, наши истребители

при штурмовке заключили его в защитное кольцо. Пилоту же УТИ-4 поручили контролировать результаты штурмовки, что он и выполнил вполне добросовестно.

По решению командования ВВС в полку стало две эскадрильи. Командиром первой был назначен капитан П. Середа, второй - В. Максименко. Вместе с 3-й эскадрильей мы лишились ее командира - капитана А. Локтионова. В момент реорганизации командование вызвало его в Москву. Здесь ему вручили Звезду Героя Советского Союза за уничтожение переправы на Днепре. Тогда же Локтионов получил новое назначение и к нам уже не вернулся. Мне сейчас хочется привести еще один эпизод, который лишний раз объяснит, почему мы так нелегко пережили это расставание.

Начну издалека. В одном из номеров "Недели" за 1980 год было опубликовано читательское письмо. Автор писал: "...Помню один случай. Пусть не особенно приметный, но все же хотелось бы поблагодарить хорошего человека за его поступок, подарив ему этим несколько приятных минут.

Это произошло в один из сентябрьских дней 1941 года. Шла битва за Днепр. Наш артиллерийский полк занимал огневые позиции у села Подгородное, недалеко от Днепропетровска. Фашисты пытались создать плацдарм на левом берегу, мы сметали их назад.

И вот однажды наш самолет, покружив над нами, снизился и выбросил вымпел. Я подобрал его. Вот что мы прочли:

"Артиллеристы!

Какого черта ходите во весь рост и не маскируетесь?! Если вас заметят фашисты - они вам всыпят. Маскируйтесь! Бейте их на земле, а мы их бьем с воздуха. Летчик Локтионов".

Мы с благодарностью посмотрели на удалявшийся самолет. Как знать, может быть, от нашего НП остались бы одни воронки, не предупреди он нас вовремя".

Как знать, спросил себя и я, прочитав это письмо фронтовика через много лет после войны, не наш ли то был капитан Локтионов? Слишком много совпадений: фамилия, время и место действия, а главное, очень уж в характере моего однополчанина - сам поступок "того" Локтионова. "Наш" был таким же смелым, таким же внимательным к людям и, по-молодости, чуточку бесшабашным.

Пришла весна 1942 года - капризная, затяжная. Наша фронтовая жизнь тоже потянулась в каком-то замедленном темпе - в напряжении ожидания, в подготовке к боевым действиям в летней кампании. В начале марта полк временно был разбит на две части. 1-я эскадрилья (9 самолетов, столько же летчиков и техников) перелетела в район Барвенково, на наиболее сложный участок Южного фронта. Командование же полка, его штаб и 2-я эскадрилья перебазировались на полевой аэродром Больше-Крепинская для участия в боевых действиях на таганрогском направлении. На земле Донбасса установилось недолгое относительное затишье, но в воздухе, особенно над Барвенково, шли беспрерывные бои, такие же затяжные, как та весна.

Летчики но нескольку раз в день поднимались в небо. А техникам и мотористам приходилось работать ночами, чтобы наутро машины были готовы к боевым вылетам.

Порой возникали трудности из-за отсутствия специалистов по вооружению и приборам. Их 1-я эскадрилья не взяла с собой на новое место, рассчитывая на непродолжительность "командировки". Поэтому техникам приходилось устранять неисправности любого рода. Когда что-либо не получалось, на выручку приходил их наставник - инженер эскадрильи Е. А. Коломиец. Для него не существовало секретов при ремонте любой части самолета.

Аэродром под Барвенково находился вблизи линии фронта, на территории выступа, вдававшегося в расположение противника. Сюда с трех сторон доносился гром артиллерийских канонад. Казалось, что ты вовсе не на аэродроме, а на передовых позициях.

Через несколько дней грунт на летном поле превратился в обыкновенную грязь - сделала свое дело весенняя распутица. Оставаться здесь не было возможности, и в очередной раз пришлось менять "место жительства". Ко дню перебазирования взлетная полоса сократилась почти вдвое, остальная часть совсем раскисла. Очередь самолетов выстроилась возле полосы для взлета, но моторы выключили экономили горючее. Только приготовился взлететь первый И-16, как появилась четверка "мессершмиттов". Как вороны, начали кружить они над летным полем, нацеливаясь поточнее на скопление самолетов,- очевидно, решили заблокировать наш аэродром.

Пилоты несколько растерялись: что делать? Но тут нашелся Василий Князев. Он подбежал к командиру эскадрильи Середе:

- Товарищ капитан! Разрешите взлететь. Я сумею. Надо быстро отогнать гадов!

- Разрешаю, лейтенант. Только осторожнее! - В другое время Середа и сам бы поспешил подняться в небо, в такой ситуации, но теперь он - командир, должен оставаться с подчиненными, а раздумывать некогда, и он решительно добавил: Давай, Василий!

Князева как ветром сдуло. Вот он уже в кабине самолета. Вот, выбрав нужный момент, когда самолеты врага заходили на очередной круг, стремительно пошел на взлет, и вот атака! Летчик выпустил по "мессерам" реактивные снаряды. Фашисты в замешательстве - не ожидали такого оборота дела, считали, видно, что нашли легкую добычу. А Василий между тем набрал нужную высоту и, увеличив скорость, снова перешел в атаку. Никак не удавалось немцам зажать Князева. Легко, искусно маневрируя, он отвлекал их от цели на летном поле. А тем временем наши самолеты один за другим благополучно взлетели и взяли нужный курс.

Умение успешно вести бой с превосходящими силами противника приобретается не в один день и не в один месяц. Нашим летчикам пришлось постигать эту науку и в трудной обстановке и в сжатые сроки.

В марте 1942 года лейтенант Борис Карасев сошелся в неравной схватке с десятью гитлеровскими истребителями!

Случилось это еще под Барвенково. Капитан Середа получил боевую задачу обеспечить сопровождением шестерку самолетов соседнего полка, срочно вылетавшую на штурмовку противника. Приближался вечер, истребители за день потрудились сполна. В боеготовности оказались лишь две машины - Карасева и Князева. Середа вызвал летчиков и объяснил задачу: Князеву - идти справа от боевого порядка шестерки, Карасеву - слева и не допускать атак немцев по нашим штурмовикам. Командир отлично

понимал, что задание для двух самолетов очень рискованное, но выполнить его было необходимо. Оставалась надежда на мастерство, осмотрительность и отвагу воздушных бойцов.

Не успела группа подлететь к линии фронта, как на нее набросилось не менее двадцати "мессершмиттов". С самого начала фашистам удалось отсечь самолет Карасева. И закрутилась в воздухе адская карусель: Карасев - в центре, а вокруг десять вражеских стервятников, полосующих огненными очередями. В этой критической ситуации наш летчик принял единственно верное решение - бросил машину вниз, вырвавшись из замкнутого круга, словно из клубка змей, и начал маневрировать над самой землей, лишив таким образом противника преимущества вертикального маневра.

Очнулся он от сильного холода и увидел, что лежит в большом сугробе, поодаль - мотор самолета, а рядом - груда самолетных обломков. И как в кошмарном сне - пикирующие на него "мессеры". Но это была жестокая явь фашисты решили во что бы то ни стало добить советского летчика, прошивая сугроб пулеметными очередями. Карасев вновь потерял сознание, уткнувшись лицом в снежную целину.

А тем временем Василий Князев с шестеркой сопровождаемых самолетов отбивался от второй половины вражеской стаи. Он видел, как храбро дрался его товарищ, как упал его самолет. Но чем мог помочь другу Князев?

Князеву предстояло еще вывести из боя шестерку самолетов. Один из них фашистам все-таки удалось сбить. В нем погиб комиссар соседнего полка П. Ф. Новиков. Но остальные под прикрытием Князева все же вырвались из вражеского кольца. Аэродром находился рядом - километрах в двадцати. Как только совершили посадку, Князев бросился к командиру эскадрильи, доложил, что сбит Карасев, и спросил разрешения, взяв в помощь кого-нибудь из летчиков, на розыск его.

Середа понимал душевное состояние Князева, он и сам хотел надеяться на лучшее и разрешил полет. К тому времени техники уже успели подготовить машину летчика М. Гончарова, с которым и полетел Князев. Через несколько минут они уже были у линии фронта, в том районе, где только что прошел неравный бой. Над заснеженным всхолмленным полем кружили четыре "мессера".

"Не зря они здесь крутятся, - подумал Князев, - Не иначе, тоже ищут Бориса. Ах, ненасытные гады! Ну, держитесь же!.." И, дав знак Гончарову, не замеченный фашистами в лучах заходящего солнца, он ринулся в атаку. Первой же очередью Князев сбил вражеский самолет. Немцы решили не ввязываться в длительный воздушный бой и поспешили убраться за линию

фронта.

Только тут летчик смог как следует осмотреться и заметил внизу на снегу обломки сбитого самолета, а чуть поодаль - мотор. Карасева нигде не было видно...

Мрачные вернулись пилоты на свой аэродром и доложили капитану Середе о неутешительных результатах полета. Тот направил к месту происшествия аварийную команду - чтобы подобрали мотор да установили причину падения самолета, а также санитарную машину и с ней врача: командир все-таки не терял надежды, что Карасев жив.

Когда техники приехали на место падения самолета, им не составило труда восстановить картину происшедшего. Истребитель упал в глубокий снег, который смягчил удар. Очевидно, в этот момент Карасева выбросило из кабины вместе с сиденьем и наверняка контузило. Осмотрев обломки самолета, техники установили, что осколками снарядов был разбит руль высоты, что и привело к падению. Команда погрузила на машину мотор истребителя, немногие уцелевшие детали вооружения, спецоборудования, которые можно было использовать как запчасти. Но оставалось неясным, где же Карасев. Вскоре выяснилось и это.

С земли за неравной воздушной схваткой нашего летчика с фашистами наблюдали красноармейцы склада артиллерийских боеприпасов, располагавшегося в соседнем лесочке. Они видели, как немцы подбили наш самолет, и поспешили к месту его падения, несмотря на продолжавшиеся атаки "мессершмиттов". Нашли Карасева без сознания. Солдаты осторожно принесли его к себе, оказали первую медицинскую помощь. Там же его и разыскал на следующее утро наш врач Кондрычин, который сразу позаботился, чтобы Бориса быстрее отправили в тыловой госпиталь, где Карасев провел около месяца. Летчик рвался в родной полк, но врачи не выписывали его, тогда он попросил, чтобы после лечения его направили во фронтовой дом отдыха летного состава - все-таки поближе к своим. Карасеву очень хотелось поскорее вернуться в строй, однако был он человеком скромным, даже застенчивым и не мог, как Карданов в аналогичной ситуации, брать врачей штурмом. Уважая и ценя труд других, он покорно выполнял все медицинские предписания, а в душе очень страдал, что задерживается его возвращение на фронт.

Своей необычной скромностью Карасев удивлял окружающих. Не хочу сказать, что это качество противопоказано летчикам. Но сама природа их боевой деятельности, как правило, скрытой от посторонних глаз, располагает к обмену впечатлениями, к живым

и подробным рассказам о том, "как все было". Так вот Карасев никогда ничего не рассказывал, хотя к тому времени его личный счет исчислялся более чем 300 боевыми вылетами и несколькими сбитыми вражескими самолетами. Именно он первым в полку стал кавалером двух орденов Красного Знамени.

Карасев вернулся к нам в начале мая 1942 года сильно похудевший, бледный, так что трудно было узнать в нем крепкого, подтянутого летчика с вечным румянцем застенчивости на лице. Здоровье Бориса восстанавливалось медленно, а ему не терпелось подняться в небо. Тогда командир полка разрешил ему несколько простых вылетов, чтобы не подвергать излишней опасности. Но каждый полет давался Борису с трудом - наваливалась усталость, бывало, что на какой-то миг он даже терял сознание в кабине. Карасев, по обыкновению, молчал о своем самочувствии и только спустя годы, на одной из встреч ветеранов полка, признался, чего стоили ему те полеты.

Впрочем, от командира и врача ничего не скроешь. Дали Карасеву слетать последний раз (произошло это уже на Северном Кавказе, под Георгиевском, когда Борису поручили прикрывать погрузку эшелона), а потом Маркелов доложил командованию о состоянии здоровья летчика и попросил позаботиться о его судьбе. Было решено направить Бориса Ивановича на курсы командиров эскадрилий в глубокий тыл. Там он мог быстрее восстановить утраченную форму. Так и случилось: окончив курсы, Карасев через некоторое время вернулся в небо, но, к сожалению, в летный строй не нашего полка. Он получил назначение во 2-ю воздушную армию.

Впоследствии Борис Иванович Карасев воевал на Украине, дрался с немцами в небе многострадальной Польши и закончил свой ратный путь под Берлином, 509 боевых вылетов совершил отважный летчик, сбил 13 самолетов противника. Много боевых друзей приобрел Карасев на дорогах войны, но самых близких, по его признанию, оставил в нашем полку. И сейчас, спустя десятилетия, на традиционных встречах ветеранов-однополчан в День Победы, можно встретить пожилого человека с милой, по-юношески застенчивой улыбкой - бывшего летчика-истребителя Бориса Ивановича Карасева.

Но вернемся в весну 1942 года на аэродром Больше-Крепинская. Немало тяжелых воздушных боев выиграли наши летчики, вылетая отсюда навстречу врагу. Так, 31 марта отличился Павел Лазюка, сумевший реактивными снарядами сбить одновременно два самолета противника - редкий случай в боевой практике.

Вот как это было. Во время штурмовки автоколонны шестерку

наших И-16 внезапно со стороны солнца атаковали четыре "мессершмитта". Завязался упорный бой, в ходе которого Лазюка заметил, что на помощь вражеским истребителям подоспели еще три самолета, и он сразу же ринулся на них в лобовую атаку. На какой-то миг немцы оказались в плотном боевом порядке. Павел, успев прицелиться, выпустил по ним четыре снаряда - от строя после этой атаки уцелел лишь один "мессершмитт".

Примерно тогда же произошел еще один интересный эпизод. Около Матвеева-Кургана разведка отметила большое скопление неприятельских автомашин. Нашему полку была поставлена задача - нанести по ним удар всеми имеющимися силами. В строю у нас осталось 12 самолетов, и майор Маркелов спросил у командования разрешения самому возглавить этот боевой вылет. Командующий ВВС 9-й армии предпочел не рисковать, и ведущим назначили капитана Максименко, а командир полка повел группу прикрытия.

Восьмерка Максименко, на 600 - 800 метров выше четверка Маркелова - в таком боевом порядке истребители подлетели к цели - большому селу, в центре которого стояло заметное здание. Как доложила разведка, это был немецкий штаб. Вокруг него сновали легковые машины, немного поодаль, на просторной поляне, пристроился самолет связи. Словом, штаб. С первого же захода истребители подожгли несколько автомашин. Немцы опомнились, забегали по сельским улицам, ошалев от страха. Повсюду их настигали меткие пулеметные очереди воздушных мстителей. Одна из них подсекла древко фашистского флага, и он повис простой тряпкой на крыше.

Маркелов, убедившись, что небо чистое, зенитки молчат, решил подключиться к штурмовке и целью для атаки выбрал самолет связи. Командир первым спикировал на вражескую машину, вторым атаковал К. Князев (однофамилец Василия Князева). Больше атак не потребовалось.

Тем временем группа Максименко подожгла здание штаба, а пилот из его восьмерки - лейтенант В. Зыков, - обнаружив солдатскую казарму, открыл огонь и по ней, чем вызвал панику и неразбериху среди фашистов. В итоге налета враг потерял самолет, две зенитно-пулеметные точки, так и не успевшие открыть огонь, пять автомашин и несколько десятков гитлеровцев. Наши истребители вернулись домой без потерь.

Весна заставила перебазироваться 2-ю эскадрилью опять под Ростов, на полевой аэродром, хотя условия для полетов оттуда отличались большой сложностью. Близ его восточной границы растянулись цехи завода Ростсельмаш, с юга и запада вплотную подступали городские здания. Летное поле здесь тоже размокло,

но в северной его части успели построить узкую гравийно-щебеночную полосу, утрамбовав ее катками. Так что от летчиков требовалось высокое мастерство при взлете и посадке.

Перелет под Ростов прошел благополучно, успела уехать на новое место и основная часть техсостава. Но небольшая его группа, ожидавшая второго рейса автомашин, оказалась в плену у весенней распутицы. Крохотная речушка в районе прежнего аэродрома неожиданно вздулась от талой воды, залила окрестности, смыла мост. Пришлось срочно решать проблему обеспечения людей продовольствием. Командир полка майор Маркелов поручил это дело Кубати Карданову. На самолете У-2 он вылетел к техникам, но из-за перебоев в моторе не дотянул до аэродрома и был вынужден совершить посадку на раскисшем поле, в трех километрах от места назначения. Но Кубати не растерялся: с помощью техников, кое-как добравшихся до самолета, разыскал в ближайшем селе волов, которые и дотащили самолет до аэродрома. А продукты пришлось нести на себе. Лишь после того, как легкий морозец сковал землю, Карданов смог возвратиться на своем У-2 в полк. А вскоре, после восстановления моста на реке, вернулись на автомашинах и техники.

Воспользовавшись короткой передышкой, мы с командиром и комиссаром полка решили предоставлять летному составу увольнение для отдыха в городе. Там работали кинотеатры, местный театр давал спектакли.

И вот первое посещение ростовского кинотеатра "Гигант". Смотрели документальную ленту "Разгром немецких войск под Москвой". Надо ли говорить, какое огромное впечатление произвели на всех суровые кадры этого правдивого кинорепортажа, какое важное значение имели они для нашего мировосприятия. Сложные и многогранные чувства вызвали события, отснятые кинокамерами мужественных операторов. Прежде всего - гордость за нашу армию, за простых бойцов, за москвичей-ополченцев, сумевших остановить вероломного врага у порога родной столицы, и не только остановить, но и поворотить вспять.

Однако чувство огромной гордости перемежалось с горечью и скорбью, ненавистью и гневом, когда мы видели, как надругались фашисты над святыми для сердца русского человека местами, как зверствовали они в подмосковных деревнях, поселках, городках.

Но в том-то и заключалась мобилизующая сила этого фильма, что, показывая звериный облик фашизма, он утверждал: есть сила, способная сокрушить натиск коричневой чумы. Это - могучий советский народ, его доблестная Красная Армия.

В ту пору довелось увидеть нам несколько художественных

кинолент. Особенно запомнилась картина "Гибель "Орла" - о спасении и возвращении в строй парохода "Орел", потонувшего в годы гражданской войны. Фильм повествовал о героизме и мужестве русских моряков, ценой собственной жизни отправивших на морское дно белогвардейцев, пытавшихся бежать с поруганной ими Родины. Патриотический пафос фильма как нельзя кстати напоминал зрителям о высокой гражданской чести русского воина.

И наконец, с большой теплотой и благодарностью вспоминали мы после просмотра лирическую комедию Ивана Пырьева "Свинарка и пастух". Хотелось нам в те тяжелые времена и улыбок, и любви, и шуток, и песен. Мы мечтали о незабытом дыхании мирной жизни, и все это было в бесхитростной истории, которую поведали с экрана мастера советского кино М. Ладынина, Н. Крючков, В. Зельдин. А когда с экрана звучала песня:

"И в какой стороне я ни буду,
По какой ни пойду я тропе
Друга я никогда не забуду,
Если с ним подружился в Москве".- таким ощущением мирного счастья переполнялось сердце, такой верой в реальность нашей мечты, что хотелось петь вместе с героями фильма.

Но мы возвращались в действительность прифронтового города, на затемненные улицы, к дотам и дзотам на перекрестках, к разрушенным домам и покалеченным деревьям...

Во время почти месячного пребывания в Ростове 88-й истребительный авиаполк находился в подчинении командующего ВВС 56-й армии генерал-майора авиации Ф. С. Скоблика. Это был высокий, полный, суровый и властный человек. Однажды у меня произошла с ним поначалу довольно неприятная встреча в фойе Ростовского драматического театра.

Мы смотрели там остроумный, блистательный спектакль "Собака на сене" Лопе де Вега. И вот в антракте, весь еще во власти сценических перипетий, я сталкиваюсь лицом к лицу с генерал-майором. Он удивленно и строго посмотрел на меня:

- Вы почему здесь? Кто разрешил отлучиться из полка?

На размышления - секунды, а оправдываться ох как не хочется. И, поражаясь собственной находчивости, я бойко отвечаю:

- Товарищ командующий, выполняю план культурно-массовой работы.

- Это что еще за план? - недоумевает Скоблик.

- Комиссар нашего полка по согласованию с вашим политотделом составил такой план. В нем предусматривается

посещение кинотеатров и театров Ростова в свободное от боевой подготовки время. Редкая возможность поднять боевой и моральный дух личного состава - мы решили ею воспользоваться.

Видя, как меняется суровое выражение лица генерала, я совсем осмелел и весьма прозрачно намекнул:

- А то получается, что мы с командиром полка - как собаки на сене: ни себе, ни людям. Так что я здесь с летчиками по разрешению и заданию командира и комиссара.

Тут генерал-майор совсем уж откровенно заулыбался и дружелюбно сказал:

- Находчивый вы человек. Умело вышли из-под удара. Хотел вас постращать, да не вышло. А действия вашего комиссара одобряю: надо, надо поддерживать в людях духовные силы - лучше воевать будут. Желаю успеха.

Раздался третий звонок, и мы вошли в зал.

Недолгая передышка в боях принесла нам еще одну большую радость: наконец-то мало-мальски наладилась переписка с родными и близкими. Летом и осенью сорок первого в общем-то было не до писем: они находились в пути, мы беспрестанно меняли местопребывание. Однако нас часто мучили тревожные мысли: как добрались? как приняли в эвакуации, на новых местах? Первые письма начали приходить в декабре - январе. А уж в Ростове мы получали целые пачки писем, догонявших нас по фронтовым дорогам и накопившихся за эти долгие месяцы. Настроение у всех поднялось, авиаторы будто дома побывали. Только дом этот был почти у каждого новый, неизвестный. И все равно мы рады были узнавать, что семьи устроились, что встретили их всюду приветливо, что взрослые начали работать, помогая фронту, а детишки приступили к занятиям в школе...

Получил и я первые письма от жены. Она уехала в приволжское село Курнаевку Сталинградской области. Туда же переселились из Харькова мои родители. Меня очень обрадовало это известие: теперь все мои вместе - и им будет легче. В марте я получил от Марии сразу одиннадцать писем - целую зиму они путешествовали, разыскивая меня.

Перед самой войной жена окончила Московский педагогический институт и должна была приступить к работе по месту моей службы - в Виннице, но начавшаяся война отменила это назначение, и теперь она работала завучем в сельской школе. Марии также пришлось экстренно закончить курсы трактористов мужских рук на селе не хватало, а подошло время уборки урожая. Жена сообщила мне, что собирается вступить кандидатом в члены партии, что подписалась на государственный заем в размере двухмесячного оклада.

Письма, письма... Как же поддерживали они нас в трудные военные годы! Готовясь к предстоящим боям, мы десятки раз перечитывали их и с нетерпением ждали новых.

В мае - июне развернулись активные военные действия в районе Харькова. Первыми 12 мая перешли в наступление войска соседнего Юго-Западного фронта. За три дня боев они продвинулись из района Волчанска на 18 - 25 километров, а от барвенковского выступа на 25 - 50 километров. Однако закрепить этот успех не удалось. Вновь ожила армейская группа Клейста. 17 мая ударная группировка врага, поддержанная с воздуха крупными силами авиации, перешла в наступление из района Славянска и Краматорска.

Чтобы помешать этому, на поддержку наших двух армий были брошены основные авиационные силы Южного фронта, в том числе и наш полк, который перебазировался на полевой аэродром Голубовка, поближе к району боевых действий.

Голубовка - небольшой городок в Донбассе, на окраине - шахта, возле которой - два террикона, служившие летчикам хорошими ориентирами при возвращении с заданий. Четко спланированные улицы, зеленые сады вокруг домов, красивый парк в центре. Городок радовал глаз опрятностью, уютом, зеленью, хотя все это опалила своим дыханием война. И все-таки часто впоследствии мы вспоминали шахтерский поселок, где провели почти два месяца.

В этот период произошли важные изменения в структуре наших ВВС, которые довольно быстро принесли положительные результаты. Были созданы воздушные армии фронтов, а ВВС общевойсковых армий упразднены. Прежде всего это дало возможность использовать всю авиацию фронта целенаправленно, массированно, по единому плану, более эффективно осуществлять авиационную поддержку войск. На базе ВВС Южного фронта была создана 4-я воздушная армия. В приказе Наркома обороны от 7 мая 1942 года говорилось:

"В целях наращивания ударной силы авиации и успешного применения массированных авиаударов объединить авиасилы Южного фронта в единую воздушную армию" {5} .

Командующим был назначен генерал К. А. Вершинин. Теперь до победного мая 1945 года боевой путь 88-го истребительного авиаполка связан с этой армией. Наш полк включался в состав 216-й истребительной авиадивизии и находился в ней до осени 1942 года - до ухода на перевооружение в Закавказье.

Эти нововведения мы сразу ощутили на себе: более четко и конкретно стали формулироваться боевые задачи, заметно улучшилась связь с наземными частями, информация о

положении на фронте, в наших действиях появилась большая свобода маневра.

В то же время возросла требовательность к работе командования и штаба полка. От нас справедливо ждали постоянной боеготовности, оперативного выполнения заданий, своевременного представления боевых донесений, особенно о вылетах на разведку. Наконец, более организованно и постоянно стал проводиться контроль всей нашей работы. Так, с 18 по 26 мая - в период пребывания полка в Голубовке - политотдел 4-й воздушной армии провел проверку партийно-политической работы и боевой подготовки в нашей части. Не без удовлетворения приведу данные из архивных документов, свидетельствующие о положительных результатах этой проверки.

"В эскадрильях практикуется наглядная агитация на примере лучших летчиков и техников. Так, в 1-й эскадрилье на плакате показана работа техников, которые обеспечили более 200 боевых вылетов без единого отказа материальной части: Бушуев - 233, Годерзишвили - 269, Макарчук - 265, Воробьев - 200...

Проведена большая работа по росту членов партии. За 1942 год парторганизация выросла на 33 человека, а с начала Великой Отечественной войны - на 84 человека...

Хорошо организованы занятия по военно-теоретической подготовке. Во 2-й эскадрилье проведены беседы с летным составом о том, как правильно пользоваться прицелом, о продолжительности пребывания над полем боя за счет экономии горючего и другие. На плакатах показано, как правильно вести стрельбу по самолетам противника. Разработаны расчетные таблицы проекции самолетов противника Ме-109 и Ю-88 в прицеле на дистанции от 1200 - 800 метров и менее. Эти таблицы есть на доске приборов в кабине каждого самолета..." {6}

Результаты проверки тогда порадовали нас. Конечно, необходимо сказать и о кропотливой работе командования полка, партийной и комсомольской организаций во главе с их секретарями П. А. Митяевым и И. Е. Носенко. Немалую роль играл и личный пример командира полка. Отнюдь не абстрактными категориями были для него понятия воинской чести, взаимовыручки и товарищества, самоотверженности в бою. Вот, к примеру, эпизод, в котором сам он в полной мере проявил эти качества.

13 июня командир звена старший лейтенант Николай Семенов вылетел на боевое задание. При взлете с сильным боковым ветром на самолете И-16 от большой перегрузки лопнула траверза правой амортизационной стойки шасси и шаровой болт. Стойка отклонилась в сторону от нормального

положения под прямым углом. Лопнул также трос механизма шасси, что исключало возможность уборки его обеих стоек. Посадка при таком положении могла привести к катастрофе, поскольку правое колесо встало поперек по отношению к левому. Видеть это Семенов из кабины самолета, конечно, не мог. Он понял лишь, что не может убрать шасси, а следовательно, и идти на боевое задание.

Взлет с земли наблюдал майор Маркелов, который увидел, что машина повела себя странно - летит с вывихнутой правой стойкой, словно журавль с перебитой ногой. Оценив серьезность положения, командир принял молниеносное решение: распорядился быстро приготовить к вылету учебно-тренировочную машину УТИ-4 и на ее борту мелом крупно вывести одно слово приказа: "Прыгай!" (Раций на истребителях И-16, как я уже говорил, в то время не было.)

Уже через несколько минут Маркелов взлетел и пошел на сближение с Семеновым. Тот кружил над аэродромом, заметив выложенный на летном поле запрещающий посадку знак и не зная, что делать дальше. В это время и оказался с ним рядом самолет Маркелова с четкой надписью на борту. Николай, поняв приказ, набрал высоту и отлетел подальше от аэродрома и разбросанных поодаль домиков Голубовки. Маркелов рассчитал правильно: ценой потери машины он спасал жизнь летчика.

И вот Семенов выпрыгнул из кабины с парашютом. Приземлился он благополучно.

- Так-то, старший лейтенант. Конечно, жалко машину - немного их у нас осталось. Но люди - дороже, - заметил Маркелов, когда летчик пришел на аэродром.

Семенов благодарно взглянул на Маркелова, оценив его высокие, поистине отцовские чувства, и молча пошел переодеваться. Любые слова показались бы ему в эту минуту лишними.

В дни нашего пребывания в Голубовке к нам прибыло пополнение - группа девушек - укладчиц парашютов и мастеров по вооружению. Кто-то из летчиков удачно и по-доброму пошутил на их счет: "Залетели и к нам первые ласточки!" До этого женщин в полку не было. И вообще, конечно, война - далеко не женское дело. Но обстоятельства военного времени порой ломали самые стойкие жизненные представления мирных дней.

Так вышло и в данном случае. Укладка парашютов - дело не такое простое, как может показаться на первый взгляд. Тут нужна и аккуратность, и внимательность, и даже в какой-то мере физическая подготовка. До этого обязанности парашютоукладчиков выполняли два скромных паренька-

сержанта.

И вот на летном поле появились "первые ласточки". Они так стайкой и ходили и, честно говоря, производили поначалу довольно забавное впечатление - в мешковато сидевших на них мужских гимнастерках, в больших кирзовых сапогах на стройных девичьих ножках. Было девчатам лет по 18 - 19. Почти все из Астрахани. Когда началась война, они пришли в райвоенкомат с просьбой направить их на фронт. Там посмотрели на девушек с недоверием, но прямым отказом обижать не стали, пообещав: "Ждите!" И начали они терпеливо ждать, время от времени наведываясь в военкомат. Через несколько месяцев девчат направили в Астраханскую школу младших авиационных специалистов, где два месяца они обучались всяким техническим премудростям. А потом уже воинский эшелон повез их на фронт - добились своего.

В пути девчата натерпелись страха: эшелон несколько раз подвергался вражеским бомбежкам. Но вот они и на фронте, в окружении бравых пилотов, которые добродушно и весело подтрунивают над "солдатами в юбках". Однако ни постоянные шутки, ни напускная бравада летчиков не могли скрыть определенную юношескую застенчивость и явно прорывающееся удовлетворение таким необычным соседством.

До сих пор стоят у меня перед глазами молоденькие девичьи лица - чуть растерянные и одновременно любопытствующие. Прошло четыре десятка лет - сейчас многие из наших боевых спутниц давно уже стали бабушками и, наверно, предпочитают рассказывать внукам добрые сказки вместо тяжелых военных историй. А в те фронтовые годы они сами, вчерашние девчонки, оказались в суровой круговерти войны, которая отнимала у них и счастье, и радость семейного очага, а порой и жизнь.

Первыми к нам приехали Римма Викторова и Люда Захарова - вместо тех двух сержантов-парашютоукладчиков. А еще через месяц - целое отделение: Шура Паршина, Люба Вербицкая, Марта Безрукова, Полина Гуркина, Аня Колядина, Леля Бутенко, Аня Горшкова, Оксана Дерюгина. А вскоре стали прибывать девчата из других мест, и отделение превратилось во взвод - более 30 девушек пополнили полк. Чего только не доводилось им делать: перетаскивать тяжелые ящики со снарядами, подвешивать к самолетам эрэсы, бомбы, чистить пушки и пулеметы, нередко по ночам нести караул. Спать, как и всем, приходилось по 3 - 4 часа. Тяжело было девчатам входить в наш фронтовой ритм, но они тем не менее быстро освоились, повеселели - молодость брала свое.

И летчики уже не посмеивались над ними, напротив -

подтянулись, стали аккуратнее: в одежде, в поведении, в речи. А девчата, почувствовав, что они нужны, полезны, начали держаться увереннее, навели порядок и чистоту, даже попытались создать какое-то подобие домашнего уюта в землянках и помещениях, где располагался личный состав. Единственно, к чему так и не смогли привыкнуть наши юные помощницы, это к безжалостной смерти, которая выбивала из наших рядов то одного, то другого летчика. Да и невозможно к этому привыкнуть, только мужские слезы реже на виду, чем женские...

А между тем события на фронте разворачивались быстро и не в нашу пользу. Некоторые части Южного фронта оказались отрезанными противником от основных сил. Враг вновь имел превосходство в наземных войсках и в авиации. Снова наступила пора изнурительных воздушных боев, когда приходилось поднимать боевые машины в небо по нескольку раз в день.

18 и 19 июня летчики полка беспрерывно штурмовали вражеские автоколонны, которые нескончаемым потоком продвигались от Славянска к Изюму и к исходу второго дня достигли его южной окраины. Фронт на этом участке был прорван. Меньше чем через неделю немецкие войска форсировали Северский Донец и захватили Купянск. Наиболее ожесточенные бои развернулись под Лисичанском. Наш аэродром подскока - Варваровка - находился в 15 километрах от города, и в эту горячую пору летчикам полка практически пришлось забыть, что такое сон и отдых. Они прикрывали наземные войска от ударов вражеской авиации, сопровождали самолеты на штурмовку войск противника, сами наносили штурмовые удары по наступающему врагу, вели воздушную разведку.

Самолетов в полку не хватало - в двух эскадрильях едва набирали десяток машин. На выполнение боевых заданий поднимали в небо всего по 4 - 5 истребителей, в то время как немецкие группы насчитывали по 12, 24, а то и 30 машин. Разумеется, такая расстановка сил вела к неизбежным потерям. В эти дни в неравном бою погиб замечательный летчик, симпатичный, сдержанный, скромный человек, старший лейтенант Михаил Гончаров.

Его бесстрашие и летное мастерство были проверены не раз с первых боев в начале войны. Однажды, вылетев на разведку, Гончаров подвергся обстрелу зенитной артиллерии неприятеля. Снаряд пробил крыло самолета, резко ухудшив устойчивость машины, она стала терять управление. Летчику, однако, удалось дотянуть до нашей территории. Он нашел какую-то площадку, повел самолет на посадку, но в этот момент управление окончательно отказало и машина сорвалась в штопор. Летчик

чудом остался жив, получив серьезные ранения от удара о землю, попал в госпиталь, но все-таки сумел через несколько месяцев вернуться в родной полк.

...В тот роковой летний день 1942 года чуда не повторилось.

Наш полк получил задание - произвести воздушную разведку в районе переправы противника на Северском Донце. Командир 1-й эскадрильи капитан Середа взял с собой троих испытанных летчиков - Василия Князева, Алексея Постнова и Михаила Гончарова. Подойдя к реке западнее Изюма, они встретили девятку "мессершмиттов". Середа развернул свою машину, дав соответствующий знак ведомым. А тут с другой стороны - еще девять "мессеров". Итак, восемнадцать против четырех. Фашисты остервенело бросились в атаку и в первом же заходе подожгли самолет Гончарова. Объятый пламенем, он рухнул на землю.

Наши летчики остались втроем. Теперь враг имел шестикратное превосходство. Но не дрогнула группа Середы. Закрутив вираж над лесной поляной, ребята пытались выиграть время. Одному из фашистов все же удалось поймать в прицел самолет ведущего; снаряд угодил в мотор И-16, и Середе ничего не оставалось делать, как приземляться прямо на лес.

Мужественно отбивались Постнов и Князев от вражеских атак 18 немецких "мессершмиттов", постепенно оттягивая бой к своей территории. Бой в это время проходил над площадью города Изюма, в центре которой стояла церковь. Вокруг нее-то и начали кружить два наших истребителя - "мессеры" были вынуждены уйти ни с чем. Постнов и Князев на последних литрах горючего привели свои машины в Варваровку. На следующий день появился и Середа - пришел пешком, весь в синяках и ссадинах.

- Товарищ командир, - доложил он Маркелову, - при вынужденной посадке на деревья пришлось пожертвовать машиной - развалилась на куски. А вот старшего лейтенанта Гончарова...

- Знаю, Петр, - сумрачно прервал его Маркелов. - Жалко Михаила - слов нет, как жалко. Но такова война: погибшим - наша добрая память, живущим - снова в бой...

Действительно, передышек между боями почти не было. Линия фронта приблизилась к аэродрому в Варваровке почти вплотную - на 10 километров. Чтобы не демаскировать аэродром, наши летчики поднимали машины прямо с мест стоянок, не выруливая на летное поле. Мы принимали и другие меры предосторожности: в совершенстве овладели сооружением земляных укреплений для самолетов капониров, соблюдали строжайшую дисциплину при передвижении в районе аэродрома личного состава и автотранспорта. Все это имело важное

значение: налеты наших истребителей на различные объекты врага отличались стремительностью и неожиданностью, что, как правило, и приносило удачу при выполнении заданий.

Вспоминается один из последних боевых вылетов нашего "донбасского этапа". Полк получил задачу - уничтожить большую неприятельскую автоколонну с горючим, направляющуюся к линии фронта. Командир полка это задание приказал выполнить 2-й эскадрилье, и капитан В. Максименко поднялся с группой на цель. Линия фронта - рядом, поэтому летчики решили применить челночный способ штурмовки: слетали на колонну раз - вывели из строя несколько автоцистерн, не дав опомниться вражеским зениткам, вернулись, а через некоторое время снова в атаку.

В первом вылете после одного захода Максименко заметил, что по стенкам кабины его самолета поползли масляные потеки. "Пробили масляный бак", - понял Василий Иванович. Вернувшись на аэродром, он спешно подозвал техника машины Б. Г. Кузнецова-Щербина.

- На ремонт нужно часа два-три, не меньше, - заключил техник.

- Да что ты, братец! Мне надо вернуться к колонне, и немедленно. Что хочешь делай, а я должен вылететь вместе со всеми.

Борис вздохнул, развел руками и начал прикидывать. Выход был единственный - поставить какую-нибудь временную заплату. Так он и сделал: заклеил бак толстым слоем пластыря, залил его с избытком маслом и пожелал командиру счастливого полета. Максименко снова повел летчиков на автоколонну. Но масло, конечно, просачивалось через пластырь, каплями разлетаясь по кабине, обжигало кожу - в нескольких местах на ногах летчика вздулись волдыри. Максименко, стиснув от боли зубы, продолжал полет. Больше того, он нашел в себе силы и в третий раз возглавить штурмовку врага. В четвертый раз техник самолета попросил командира не вылетать, но тот упрямо стоял на своем. Тогда Кузнецов-Щербин заставил Максименко натянуть рукавами на ноги кожаное пальто-реглан, чтобы защититься от новых ожогов. В таком положении Максименко совершил четвертый и пятый вылеты, пока задание не было выполнено до конца. Только после этого он разрешил технику снять с самолета пробитый масляный бак и заняться ремонтом, а сам отправился в полковой лазарет.

...Заканчивался период пребывания нашего полка в Донбассе, в краю пылающих терриконов. Вскоре мы получили очередное назначение. Нас ждали новые места, новые бои, новые испытания...

Дорога на юг

В июле 1942 года боевая обстановка все более усложнялась. В ночь на 7 июля войска Юго-Западного и Южного фронтов начали отходить на новые рубежи, поскольку противник реально угрожал зайти им в тыл, а в конце месяца войска Южного фронта оказались в полукольце - с северо-востока и востока. Ставка Верховного Главнокомандования приказала отвести войска фронта за Дон в его нижнем течении и организовать прочную оборону по его левому берегу от станицы Верхне-Курмоярской и далее по рубежу Ростовского укрепленного района.

В связи с новыми обстоятельствами наш полк 7 июля возвратился с аэродрома подскока Варваровка в Голубовку, но пробыл там всего три дня. Хорошо запомнился последний день в Голубовке. Изнывающий в солнечном пекле поселок жил какой-то полусонной, совсем невоенной жизнью. По улицам разлилась тишина, изредка нарушаемая голосами женщин у околиц:

- Что, Ивановна, водицы, поди, не осталось?

- Нет. А у тебя?

- И у меня - нема.

В Голубовке отключили водопровод, и мы в полку сразу же почувствовали это. На командном пункте в такую жару выпили всю воду. Я позвонил в БАО, чтобы привезли еще, а оттуда сообщили, что весь поселок без воды.

Но вскоре эти бытовые неурядицы отступили на второй план. К нам обратился комендант поселка, сообщив, что готов взорвать наиболее важные объекты. Для нас это прозвучало весьма неожиданно: все вокруг спокойно, никакая гроза вроде бы не приближается - что вдруг за паника? Ответив коменданту, что крайние меры целесообразны лишь с приближением противника, я положил телефонную трубку. Через несколько минут - опять звонок:

- Имеем на сей счет указания от командования фронта и через некоторое время вынуждены приступать к исполнению приказа...

Пока шли переговоры по телефону, через Голубовку потянулись от линии фронта наши автомашины с грузами, зенитные установки, передвижные радиостанции. Недвусмысленный признак отступления. Я позвонил тогда в штаб 261-й стрелковой дивизии, с которой мы имели прямую связь, чтобы уточнить ситуацию. Оттуда хмуро ответили:

- Смотрите на дорогу и делайте выводы...

Ответ не из приятных. К вечеру к нам на КП прибыл командир БАО и сообщил, что за ночь наши части, в соответствии с полученным приказом, должны отойти на новый рубеж - по реке

Северский Донец, в 25 - 30 километрах восточнее Голубовки. "Почему же молчит штаб 216-й авиационной дивизии? - недоумевал я. До наступления темноты два-три часа, а оттуда не поступало никаких распоряжений относительно перебазирования..."

Снова бросаюсь к телефону, на этот раз вызываю к аппарату начальника штаба дивизии подполковника А. Н. Ильенко и прошу выслать к нам самолет связи за важным сообщением.

- Не так много у нас самолетов, чтобы посылать их за информацией, раздраженно отвечает тот. - Да и что за ЧП у вас стряслось, чтобы нельзя было сказать по телефону?

- Вот именно, - как можно спокойнее возражаю я. - Не имею права.

В разговор, грозящий перейти в ненужную тональность, вмешивается наш командир полка. Намеками он дает понять Ильенко, что наши части отступают и что если до наступления темноты мы не улетим из Голубовки, то к утру это закончится неизвестно чем.

На этом словесная перепалка заканчивается, через некоторое время - солнце уже начинало медленно закатываться за горизонт - мы наконец получили распоряжение перебазироваться на аэродром Трехизбенки.

Один за другим улетали из Голубовки самолеты полка. Последним поднялся в воздух комиссар полка Василий Ефимович Потасьев. Он взлетал уже почти в темноте. Мы покидали зеленый городок под грохот взрываемых шахт: в близлежащих поселках Серго и Ирмино мощные разрывы опалили небо широкими языками пламени, затягивая его черным покрывалом дыма. За каких-то пять - десять минут были засыпаны и наглухо завалены кладовые земли, дорогу к которым человек прокладывал годами. Нет, ничего не должно доставаться врагу!

В момент взлета Потасьева раздался самый оглушительный взрыв - вершины терриконов озарились в темноте мириадами искр: перестала существовать главная шахта Голубовки. Густой чернильный дым слился с чернотой ночи.

Всю ночь мы находились в пути. К рассвету прибыли в Трехизбенки, но здесь ждало новое указание - перебазироваться в Ворошиловград. Город встретил нас сумрачной напряженной обстановкой отступления: по улицам в восточном направлении тянулись вереницы машин, груженных военным имуществом, громыхали по мостовым лафеты артиллерийских орудий. Фронт медленно откатывался - бои шли в районе Миллерово.

Наша кочевая жизнь понеслась в стремительном темпе. Мелькали аэродромы, полевые площадки, на которых полк

задерживался один-два дня, - Ворошиловград, Краснодон, Большой Должик, Нахичевань... Некоторые из них уже были нам знакомы.

В эти тяжелые дни полк выполнял две основные задачи - вел воздушную разведку и, насколько это было возможно, прикрывал отходящие войска. Настроение летчиков соответствовало обстановке - напряженное, деловое, но безрадостное, задания же выполнялись, как никогда, четко. Мы верили, что скоро наступит перелом, что и на нашу улицу придет праздник. К каждому заданию, даже самому, казалось бы, незначительному, относились с полной мерой ответственности. Вспоминается такой эпизод.

Огнем вражеской зенитной артиллерии был сильно поврежден самолет И-16: осколками снарядов в нескольких местах пробит мотор, его следовало заменить, но в полковых условиях сделать это было невозможно. Тогда срочно перевезли самолет в армейские полевые авиамастерские, располагавшиеся неподалеку от переправы через Северский Донец. Машину отремонтировали быстро, и нужно было вернуть ее в полк. Выделили бригаду - воентехника 1 ранга А. П. Бушуева, летчика лейтенанта В. Зыкова и механика по вооружению старшего сержанта В. И. Лавриненкова.

Приехав в мастерские, они застали там удручающую картину: в связи с отступлением войск ремонтные работы прекращены, вся техника в основном эвакуирована, несколько ремонтников на опустевшей площадке ждали последнюю грузовую машину, которая должна была увезти оставшиеся инструменты и их самих. Наша бригада, осмотрев самолет, оперативно заправила его горючим, маслом, установила боекомплект, выкатила на взлетную площадку неподалеку от мастерских, на которой оставалась только узкая полоса для взлета. Вся остальная часть представляла собой перепаханные борозды земли, чтобы в случае чего противник не смог ею воспользоваться как аэродромом.

- М-да, - призадумался Зыков, осмотрев взлетную полосу. - Не очень-то разбежишься. Да еще боковой ветер - как пить дать снесет на борозды.

И он, озадаченный и сомневающийся, стал мерять полосу шагами - здесь могла выручить лишь абсолютная точность расчета при взлете. Тем временем Бушуев взялся проверять исправность мотора - прокрутил его на разных режимах: вроде бы работает плавно, быстро набирает обороты. Но когда воентехник открыл капот, то обнаружил течь масла из бака. Оказалось, что в спешке мотор установили небрежно: при вибрации на больших оборотах задняя крышка картера касалась масляного бака и

продавила его.

Бушуев и Лавриненков вместе с ремонтниками снова взялись за устранение неисправности. Пришлось слить масло, сняв бак с самолета. И в это время над мастерскими появились два вражеских истребителя, по-видимому возвращавшихся с задания и заметивших незащищенную цель. "Мессеры" начали виражить над одиноким самолетом и окружившими его людьми, выбирая подходящий момент для атаки.

Тогда Бушуев приказал всем отбежать от машины и рассредоточиться, а сам вместе с Лавриненковым бросился к кустарнику, где было сложено имущество мастерских. Там они обнаружили турельную установку авиационного пулемета ШКАС и ящик со снаряженной патронной лентой.

Тем временем "мессершмитты" пошли в атаку. Еще мгновение - и самолет, восстановленный и отремонтированный с таким трудом, мог стать грудой ненужных обломков.

- Огонь по "мессерам"! Бейте из карабинов и винтовок! - крикнул Бушуев товарищам.

А сам, быстро зарядив пулеметную установку, решительно нажал на гашетку. Длинные упреждающие очереди заставили самолеты врага отвернуть от цели. Но фашисты не собирались уходить. Набрав высоту, они развернулись и снова вошли в пикирование, теперь уже нацеливаясь на кустарник, откуда строчил пулемет. Бушуев, однако, успел перебраться из опасного места за небольшой земляной холмик. Обстреляв кустарник и полагая, что очаг сопротивления уничтожен, гитлеровцы вновь зашли в атаку на наш самолет, а Бушуев опять открыл огонь, корректируя его по траектории полета трассирующих пуль. Ведущий истребитель противника ушел в сторону - воентехник заметил, как от его мотора потянулся шлейф дыма. "Вроде бы попал", - отметил он про себя удовлетворенно и еще раз нажал на гашетку, целясь во второй самолет.

Вражеские снаряды пролетели мимо - атака была сорвана. Фашисты так ни с чем и оставили поле боя.

А Зыков, до сантиметра рассчитавший взлет, все-таки поднял тогда машину в воздух, несмотря на сильный боковой ветер, доставил ее в полк.

С немалыми трудностями вернулись к своим и Бушуев с Лавриненковым. Их встретили в полку как героев. Майор Маркелов объявил бригаде благодарность за успешное выполнение задания и проявленные при этом находчивость и выдержку.

Следующий аэродром мы уже хорошо знали - Большой Должик. Воспоминания о нем, что и говорить, остались у нас

самые неприятные. Но теперь здесь ничто не напоминало о зимней стуже и неурядицах быта. Поселок утопал в пышной летней зелени. Изменился и сам аэродром: за прошедшие месяцы был сооружен командный пункт, хорошо защищенный двумя накатами бревен, для всех самолетов подготовлены надежные капониры.

Но на этот раз мы не задержались - волна отступления неумолимо влекла за собой всех. Обстановка каждый час менялась. Ее приходилось постоянно уточнять, и в первую очередь с помощью авиации. Так что наши летчики вели постоянную воздушную разведку. Кроме того, по заданию командования они должны были уточнять нахождение и направление движения наших частей, отходивших на юг, к Ростову. Разведка велась на бреющем полете. Летчики нередко сажали самолеты на не приспособленные для этого площадки, чтобы уточнить у бойцов и командиров, какая именно часть проходит в данный момент через тот или иной район. Одна из таких посадок едва не закончилась трагически. А произошло вот что.

17 июля командиру 1-й эскадрильи капитану Середе было поручено произвести разведку, чтобы определить местонахождение частей 9-й армии. Куда лететь? Неизвестны были даже приблизительные координаты. Но Середе не впервые приходилось выполнять подобные задания. Он решил выделить для этого два звена самолетов. Первое, под его командованием, предназначалось для разведки, второе, которое возглавил капитан Москальчук, - для прикрытия разведчиков. Из Большого Должика истребители вылетели в направлении Миллерово, несколько западнее, туда, где шел основной поток отступающих войск.

Летчики тщательно просмотрели всю сеть проселочных дорог, прорезавшую перелески и степи, но ни танков, ни пехоты не обнаружили. Спустившись еще ниже, на высоту 10 - 15 метров, они стали вглядываться в лощины и кустарники, умело маневрируя между балками, но опять безрезультатно. Уже кончалось горючее, полет нужно заканчивать, а задание не выполнено. И в этот момент Середа заметил на дороге возле леса небольшую колонну красноармейцев. "Наконец-то!" - обрадованно подумал он, намереваясь посадить машину на ближайшей поляне, чтобы уточнить, из какой они части и куда следуют. Присмотрев небольшую, сравнительно ровную площадку, комэск мастерски посадил на нее боевую машину. Остальные самолеты стали в вираж над местом посадки.

Не выключая мотора, Середа выскочил из кабины. Жестами

летчик стал подзывать к себе кого-нибудь, но никто не двинулся с места. Тут только капитан обратил внимание, что красноармейцы без оружия. "Здесь что-то не так", заподозрив неладное, Середа на всякий случай решил ни на шаг не отходить от самолета.

В это время несколько человек отделились от колонны и нерешительно направились в его сторону. Однако, не доходя нескольких десятков метров, они неожиданно повернули к одиноко стоявшему стогу сена и скрылись за ним. Вскоре из-за стога вышел человек и медленно пошел к летчику. Был он без петлиц на гимнастерке и без ремня.

- В чем дело? - резко остановил его Середа. - Почему не по форме одет?

- Товарищ капитан! - тихим, дрожащим голосом произнес солдат. - Нас взяли в плен. Будьте осторожны - за стогом немцы...

- Какого же черта сразу не дали знать?! - гневно бросил Середа.

Оказалось, что красноармеец из 9-й армии. Он стоял, понуро переминаясь с ноги на ногу, знаками еще пытался что-то показать летчику. Но комэск и сам понял, что мешкать больше нельзя, и резко повернулся к самолету.

Рядом с ним, однако, уже стояли четыре немца с автоматами наперевес. Несколько секунд Середа смотрел в глаза старшему из гитлеровцев, словно гипнотизируя его. Потом, неожиданно для всех, бросился к самолету, с разбега уцепился за его борт, чтобы подтянуться на руках и попасть в кабину. Немцы было опешили от этой внезапной дерзости, но тут же открыли беспорядочный огонь.

Крепкое, пружинистое тело Петра отяжелело: в груди и в правой ноге он ощутил жгучую боль. Одна пуля прошла через правую лопатку навылет, задев подбородок, вторая впилась в ногу. Тут же кто-то из фашистов подбежал к Середе и, вцепившись в сапоги, попытался оторвать его от самолета.

Летчик собрал остаток сил, выхватил пистолет и выстрелил в упор. Немец осел на землю. Воспользовавшись замешательством и превозмогая боль, Середа еще раз подтянулся на руках, перекинул себя в кабину, схватился за ручку управления и дал полный газ. Правая нога в набухшем от крови сапоге онемела летчик не смог нажать на педаль. Но это дало совершенно неожиданный эффект: самолет развернуло на левом колесе, он описал на земле вираж - ударом крыла и струей воздуха от винта гитлеровцев уложило как скошенных.

"Взлететь!" - как молния сверкала одна мысль в затуманенном сознании летчика. Он вновь попытался нажать на педаль, но нога была совсем непослушна. Самолет еще дважды прокрутился на

левом колесе. Наконец Середе удалось каким-то невероятным усилием выдержать направление самолета на разбеге и взлететь.

А в это время пять других наших летчиков, наблюдая с воздуха разыгрывающуюся внизу жестокую схватку, готовы были помочь товарищу, но не могли: открой они огонь по гитлеровцам - попали бы и в своего командира. Когда Середа взлетел, все облегченно вздохнули: сейчас он пристроится к группе, пора скорее домой - горючее на исходе. Но что это? На виду у товарищей Середа вдруг разворачивается на северо-восток и улетает совсем в другом направлении. Москальчук попытался следовать за ним, но машина комэска вскоре скрылась в дымке. Искать его в такой обстановке было бессмысленно, и Москальчук дал сигнал группе уходить на свой аэродром, теряясь в догадках и тревоге за командира...

А Середа тем временем летел в направлении к Новочеркасску. В меркнущем время от времени сознании четко работала одна мысль: "Там штаб авиационной дивизии...

Через него можно быстрее передать разведданные для наземного командования..." И летчик упорно держал взятый курс. Раскалывалась голова, невыносимо саднило в груди, подступала тошнота...

Аэродром был уже совсем рядом, когда мотор на самолете Середы заглох кончилось горючее. Летчик еще успел выпустить шасси и благополучно посадил машину. К нему через все поле бежал штабной офицер. Капитан Середа рассказал ему обо всем случившемся и только после этого был отправлен в госпиталь.

Его боевую машину тем временем обступили летчики и техники. Было чему удивляться: вся она была изрешечена пулями. "Как только долетел?" недоумевали и восхищенно покачивали головами люди, многое повидавшие за год войны. Среди них оказался и капитан Покрышкин, с которым Середа познакомился и подружился несколько месяцев назад. Но здесь они, к сожалению, разминулись: Покрышкин прилетел на аэродром, когда Середу уже увезли в госпиталь. Однако по зигзагообразной красной стреле на фюзеляже Александр Иванович издалека узнал знакомую машину. Подойдя, он услышал рассказ о подвиге своего боевого товарища и долго сокрушался, что на этот раз они с Петром не встретились.

Вскоре командующий 4-й воздушной армией генерал К. А. Вершинин написал в наградном листе:

"Тов. Середа подлинный герой... Он совершил несколько подвигов. Один из них состоит в том, что Середа получил задание разыскать войска 9-й армии, садился в расположении противника и выполнил задание. Вполне достоин высшей правительственной

награды".

23 ноября 1942 года капитан П. С. Середа был удостоен звания Героя Советского Союза.

...С аэродрома Большой Должик летчики полка совершили последние вылеты в небе Донбасса. Тяжело и горько было оставлять родную донбасскую землю. Но в сложившейся обстановке на это временно пришлось идти.

И снова дороги. Наземный эшелон отправился за Дон, на полевой аэродром Койсуг, что южнее Ростова, летный состав - с задачей прикрывать Ростов от ударов вражеской авиации - расположился на аэродроме в северной части города. Очень нелегко прошло это перемещение. Особенно трудный путь выдался на долю техников и механиков.

Наступая, враг перерезал коммуникации Южного фронта в районе Миллерово. Значительная часть материальных запасов 4-й воздушной армии и весь резервный транспорт оказались отрезанными от основных частей. Машин не хватало, помощи сверху ждать не приходилось. Оставалось рассчитывать только на собственные силы и средства. Техникам и механикам из наземного эшелона пришлось тащить на себе тяжелые рюкзаки с инструментом, который не удалось погрузить на машины.

А в это время летчики полка активно включились уже в защиту Ростова с воздуха. Это была пора тяжелых воздушных боев, поскольку противник на данном участке фронта вновь имел превосходство в авиационных силах.

21 июля, отражая очередной налет гитлеровцев, пара наших истребителей командир полка Маркелов и лейтенант Семенов - сошлась с четверкой "мессершмиттов". Здесь нужно оговориться: в неблагоприятной для себя обстановке немецкие летчики в бой с нами не вступали. Но когда обеспечивалось двойное превосходство - тут они были готовы повоевать. И вот задымился самолет Маркелова: мотор поврежден, летчик ранен. Машина уже сорвалась в штопор, но Андрей Гаврилович все же смог вывести ее из опасного положения и резким скольжением сбить языки пламени, вырывавшиеся из-под капота.

До земли оставалось метров 500, когда мотор совсем замер. Маркелов перевел самолет в свободное планирование, подыскивая площадку для посадки, и вскоре удачно приземлился в посевах ржи.

Семенов продолжал бой с четырьмя "мессерами" один. Силы были, конечно, слишком неравны. Раненный, истекая кровью, он тоже вынужден был выйти из боя и умудрился посадить машину, не выпуская шасси, в приазовских плавнях. С трудом выбрался летчик из самолета, который медленно погружался под воду.

Через несколько часов его подобрали бойцы нашей наземной части и отправили в госпиталь. Так закончилось полное драматических событий пребывание Семенова в нашем полку - из госпиталя к нам он уже не вернулся. Известно, что воевал летчик на разных фронтах до самой победы, к концу войны имел на своем счету 550 боевых вылетов и 8 сбитых самолетов врага.

А что же Маркелов? Бойцы-пограничники, наблюдавшие за воздушным боем с земли, разыскали его в ржаном поле. Оказав первую медицинскую помощь, посадили летчика на попутную машину, и через четыре часа после вылета он снова был на полковом аэродроме - с перебинтованной рукой и ногой. Тут же позвав старшего инженера полка, Маркелов приказал послать за своим самолетом команду техсостава. Старшим команды был назначен техник Б. Г. Кузнецов-Щербин, в помощь ему выделили механиков Белобородова и Глыбина, а также мастера по электрооборудованию Стрекалова.

Выехав на двух автомашинах-полуторках к месту вынужденной посадки Маркелова, они, конечно, не думали о том, какие испытания выпадут на их долю. Ехали быстро - торопились добраться к самолету до наступления темноты. Кузнецов-Щербин все время сверял маршрут с картой, на которой командир точно обозначил местонахождение машины, - в районе селения Чалтырь близ шоссе Ростов - Таганрог. Минут через тридцать их остановили бойцы подразделения морской пехоты, контролировавшие дорогу, и предупредили, что дальше ехать рискованно наших войск впереди уже нет. Приказ, однако, нужно выполнять - самолет нельзя оставлять врагу, и машины снова тронулись в путь.

Через некоторое время еще остановка: дорогу пересекал противотанковый ров, через него был перекинут сомнительной прочности деревянный настил, который мог быть и заминированным. Но наших техников это не остановило - они тут же изобрели хитроумный способ проверки. Связав три запасных ската от полуторки и толкнув эту резиновую "бочку" по настилу, сами залегли поодаль за пригорком и стали наблюдать, что произойдет. Трал перекатился по настилу на другую сторону рва, взрыва не последовало - значит, можно спокойно ехать дальше. Еще один ров миновали с такими же предосторожностями.

Наконец свернули на грунтовую дорогу, отмеченную на карте Маркеловым, и увидели во ржи самолет. Только не успела команда как следует осмотреть его вокруг начали рваться мины. Очевидно, противник занял Чалтырь и на всякий случай решил прочесать местность. Техники укрылись в близлежащих окопах, благо поле было изрыто ими, как норами. Минометный обстрел

продолжался около получаса. Наползали сумерки. Но вот минометы замолчали, и техники поспешили к самолету. В бодром рабочем темпе - минут за 15 - 20 - сняли с него крылья, погрузили их на одну машину, фюзеляж - на другую, привязав его покрепче к бортам, и направились в сторону шоссе.

Мчались на большой скорости. На горизонте полыхало яркое зарево - горел Ростов. Прибыли наши товарищи на аэродром уже затемно, но полк там не застали - его срочно перебросили в Койсуг, под Батайск. Оставалась лишь небольшая группа техсостава. Кузнецову-Щербину предстояло вместе с командой и самолетом Маркелова самостоятельно перебираться через Дон, к новому месторасположению полка.

Над Доном стоял грохот взрывов, сопровождаемый ревом моторов, многоголосьем метавшихся у моста людей.

Кузнецов-Щербин решил дождаться ночи. Команда вернулась в город и на одной из улиц запаслась бревнами - на случай, если самим придется заделывать пробоины в настиле моста. Расчет был верный: в ночной темноте перебрались на противоположный берег сравнительно спокойно, и бревна пригодились подкладывали их под колеса, когда приходилось проезжать наиболее крупные пробоины. Наконец, Кузнецов-Щербин отрапортовал командиру полка Маркелову о том, что его боевая машина возвращена в строй. Через два дня самолет снова поднялся в воздух и долго еще работал на нашу победу.

Войска Южного фронта, выйдя из-под охватывающего удара 1-й немецкой танковой армии, 24 июля отошли за Дон, оставив Ростов. Противнику удалось захватить плацдармы в районах Цимлянской, Николаевской, Раздорской и Батайска. Воспользовавшись здесь превосходством в живой силе и технике, немцы фактически без паузы приступили к наступательной операции по захвату Кавказа под кодовым названием "Эдельвейс",

Начиналась героическая битва за советский Кавказ, в которой довелось участвовать и нашему полку. Он получил новую задачу и перешел к боевым действиям на ставропольском (а в те годы ворошиловском) направлении.

К предгорьям Кавказа

Со смешанным чувством тревоги, боли и неиссякаемой надежды на то, что скоро погоним ненавистного врага прочь с нашей родной земли, покидали мы аэродромы в населенных пунктах, разбросанных по берегам Дона. Армия отступала, мы - вместе с нею.

Короткая передышка в ставропольском хуторе Терновский дала нам возможность как бы перевести дыхание, осмотреться, собраться с мыслями. Полк на пять суток был выведен из боев, с

тем чтобы привести в порядок оставшиеся в нем немногочисленные боевые машины. Без дела мы, разумеется, не сидели, наоборот, царила напряженная рабочая обстановка. И все-таки эта неожиданная степная тишина, словно чудом подаренная нам посреди неумолчного грохота войны, возвращала памятью в довоенные дни, согревала беззаветной верой, что мы отвоюем, вернем себе счастливую мирную жизнь.

Пять дней и ночей техники, механики, а вместе с ними и летчики трудились над своими изрядно пострадавшими в боях машинами. Четко и умело организовал эту работу новый старший инженер полка военинженер 3 ранга С. В. Скворцов. Серафим Васильевич имел большой практический опыт и глубокие знания по эксплуатации и ремонту авиатехники, умело передавал их подчиненным. В работе он отличался находчивостью, изобретательностью, по-отцовски заботился о жизни и быте техников и механиков, был чутким и отзывчивым старшим товарищем. Во всем этом мы еще раз убедились в Терновском. К концу установленного срока самолеты были полностью восстановлены, и мы могли продолжать боевые действия. А по дорогам тянулись вереницы подвод, колонны автомашин, гурты скота население уходило от немцев, стремясь прижаться к горам, укрыться в них.

Однако было бы неверно представлять продвижение гитлеровских войск этаким победным маршем. Наши войска, испытывая временные трудности, оказывали постоянное и ощутимое сопротивление наступающему противнику. Наиболее маневренным средством для нанесения ударов по врагу оставалась авиация. Ежедневно совершая по нескольку боевых вылетов на колонны фашистов, наши летчики наносили им заметный урон, изматывали врага, держали в постоянном напряжении. Одновременно это давало возможность наземным войскам выиграть время, чтобы организовать твердую оборону на тыловых рубежах.

Командование войск Донской группы Северо-Кавказского фронта поставило перед авиацией задачу - прикрыть отход наземных войск, бомбардировочными и штурмовыми ударами максимально задержать наступление противника и снизить темпы его продвижения. В этих условиях чрезвычайно важными оставались данные воздушной разведки. Наши летчики, подвергая себя постоянному риску, бесстрашно пролетали над фашистскими танковыми и механизированными колоннами, стремясь добыть необходимые сведения.

Действуя в составе 216-й истребительной авиационной дивизии 4-й воздушной армии, мы непрерывно меняли

дислокацию. Только с 26 июля по 10 августа 1942 года полк восемь раз перелетал с аэродрома на аэродром. Нередко летчики уходили на задание с одного аэродрома, а возвращались уже на новый, поскольку в районе прежнего к этому моменту уже разворачивались боевые действия сухопутных войск. Бывали случаи, когда полку приходилось играть невольно роль арьергарда - в непосредственной близости находился враг, которого уже не отделяли от нас позиции наших частей. Но и это не могло прервать боевые вылеты истребителей.

В первых числах августа в полк на самолете УТИ-4 прибыли инспектор по технике пилотирования и старший инженер 216-й истребительной дивизии. Привезли приказ: срочно перебазироваться в Ставрополь на запасную площадку у опушки леса, в ставропольских мастерских получить три самолета И-16. Последней новости мы несказанно обрадовались: как-никак пополнение - в полку оставалось всего 12 машин. И этой же ночью отправились в дорогу передовая часть наземного эшелона и комендатура БАО.

Рано утром на самолете УТИ-4 вылетел командир полка. Еще через полчаса в воздух поднялись все боевые машины. Мне пришлось уезжать одному из последних. Перед отъездом я проверил, как подготовились к перебазированию основная часть наземного эшелона и летчики, которые остались без самолетов. Одного из работников штаба - воентехника 2 ранга К. Я. Зарубо - я отправил в Ставрополь на самолете У-2, он должен был заранее подобрать помещение для штаба, организовать ночлег летному составу.

А на площадке под Ставрополем в это время прибывающие уже самолеты встречал майор Маркелов. За новыми машинами он отправил группу летчиков под командованием Карданова, отдав распоряжения о рассредоточении, маскировке. Самого же командира полка невольно смущала потеря связи со штабом дивизии. "Где он находится - неизвестно, - с досадой рассуждал Маркелов. - Какие последуют боевые распоряжения - неясно..."

И тогда он отправился в Ставрополь, на городской аэродром, где находились курсы штурманов. Отправился пешком - машин не было - и через час был уже у начальника курсов. Герой Советского Союза полковник Г. М. Прокофьев встретил Маркелова приветливо, но предупредил, что торопится, и попросил изложить все просьбы как можно короче.

- Полк мой оказался отрезанным от командования дивизии, - лаконично объяснил Маркелов. - Очевидно, придется действовать самостоятельно. Но для этого как минимум необходимо горючее. Кроме того, мне нужно накормить людей да и устроить их на

ночлег, а наземный эшелон и комендатура БАО еще не прибыли...

- Что ж, товарищ майор, обстановка под Ставрополем действительно очень сложная. Противник на подступах к городу. Наши курсы срочно эвакуируются. Горючим мы вас попробуем обеспечить. Покормить людей сможем только обедом столовая готовится к отъезду. А что касается жилья, то с этим проще всего - мы освобождаем все помещения. Так что выбирайте, что душе угодно, - невесело усмехнулся полковник и тут же серьезно и искренне добавил: - А вообще-то желаю успеха. И последнее: моя машина доставит вас в часть - так оно быстрее получится.

Вернувшись в полк, командир увидел техников и механиков из первой группы они ехали до Ставрополя всю ночь и полдня. Прибытие их ободрило Маркелова. Все самолеты полка вскоре были заправлены горючим. И все-таки ощущение тревожной неопределенности не проходило. Маркелов нетерпеливо прохаживался по опушке леска, где стояли замаскированные истребители, и время от времени поглядывал в чистое небо - не появится ли там самолет связи? День клонился к вечеру, в летней истоме монотонно стрекотали кузнечики. Но вот в их однозвучную песню ворвался рокот моторов. Через несколько минут над аэродромом пронеслось звено самолетов И-16. Это вернулся из мастерских Кубати Карданов со своими ведомыми.

Вскоре самолеты уже заруливали на стоянку. Из первой машины выскочил как всегда подтянутый молодцеватый Карданов и бодро доложил Маркелову:

- Товарищ майор! Самолеты - в отличном состоянии. Звено к выполнению боевых заданий готово!

- Вы-то гото-овы, - протянул Маркелов и вдруг, стряхнув оцепенение, будто и ему передалась деловая вдохновенность Карданова, решительно сказал: - Вот что. Ждать больше нельзя - обстановка не позволяет. Будем вести разведку самостоятельно. Так что, Кубати, готовь звено на задание. Пусть техники еще раз проверят новые машины. Вылет через 30 минут.

Маркелов развернул карту района, и они с Кардановым склонились над ней, определяя маршрут полета.

Это оказался удачный вылет. Звено Карданова довольно быстро обнаружило большую автоколонну противника, направлявшуюся к Ставрополю, и обстреляло ее с двух заходов. Несколько вражеских машин тут же загорелось. Тройка Карданова вернулась на аэродром для дозаправки, и майор Маркелов решил, не теряя времени, отправить к месту события звено Василия Князева. От этой тройки врагу тоже крепко досталось - она израсходовала почти весь боекомплект. Вернувшись с задания, Князев предположил, что фашистская колонна вряд ли до утра

возобновит движение.

- Разбежались фрицы от дороги кто куда! - рассказывал он. - Очухаются нескоро. А пока придут в себя да расчистят дорогу, мы опять и нагрянем.

- Правильно! - поддержал его Маркелов. - Так и сделаем. А теперь отдыхайте. Заслужили.

Летчики отправились на ночлег в городок штурманских курсов. Воентехник Зарубо подобрал здесь в одном из домов комнату попросторнее и договорился с комендантом, чтобы он встретил истребителей по-домашнему.

- Батюшки, да, никак, мы с неба прямо в рай попали!- воскликнул кто-то из них с неподдельным восторгом. Как было не понять, не разделить это удивление и восторг! Где только до этого не приходилось коротать ночи нашим ребятам - на топчане или на лавке в крестьянской избе, в землянке на нарах, устланных еловым лапником, на сеновале в каком-нибудь амбаре, а то и просто в стогу сена под открытым небом. Неприхотлив солдат на войне - не ворчит, не жалуется, многое принимает как должное. Но вот попал он в человеческие условия, на мягкую да чистую постель, наверняка родной дом вспомнил - и удивился, и разговорился, и расчувствовался... Кто осудит его в эти минуты?

И уж совсем обделены житейскими удобствами на войне авиационные "технари". Они-то нередко спят прямо в поле, у самолетов, свернувшись калачиком где-нибудь под крылом. Только получается, что не они у машины под крылом, а она - у них, потому что именно они охраняют ее от всяких непредвиденных случайностей, от неожиданных налетов противника. Вот и в ту ночь не удалось нашим техникам попользоваться гостиничным сервисом: на аэродром прибыла основная группа наземного эшелона полка. Начались разговоры, расспросы: как добрались? что слышно в Ставрополе? далеко ли враг? Тут уж не до сна.

Когда на рассвете наша штабная машина наконец-то прибыла в расположение части, обо всем происшедшем за минувшие сутки рассказал мне Константин Яковлевич Зарубо. В ответ я объяснил ему, почему мы так задержались.

Нас подвел бензонасос. Дело в том, что штабная машина-трудолюбивая полуторка всякие дороги испробовала. Досталось ей и от ухабистых пыльных трактов, и от весенней и осенней распутиц, и от летнего зноя и зимней стужи. Однако наш штабной водитель Корчак не просто крутил баранку, он еще был отличным механиком, способным на всякие выдумки. Вот и тогда, обнаружив неисправность в бензонасосе, он придумал самодельный насос: проволокой прикрепил к капоту канистру с

бензином и протянул от нее резиновый шланг к штуцеру. Благодаря разности уровней бензин по известному закону сообщающихся сосудов стал поступать в мотор - и тот заработал. Мы двинулись дальше, но ехали медленно, боясь повредить приспособление Корчака, которое оказалось на удивление прочным.

Поведав о дорожном приключении своему помощнику, я через несколько минут повторил этот рассказ командиру полка, который с раннего утра уже был на аэродроме.

- А я уж начал за вас беспокоиться, - посетовал Маркелов. -Но все хорошо, что хорошо кончается. Про наши дела вы, наверное, уже знаете. Так что включайтесь в работу. Сейчас начинаем готовить к боевым вылетам звенья Князева и Колесника. Кроме того, можем осчастливить трех "безлошадных" - вот они, новые машины.

Счастливчиками оказались П. М. Лазюка, Г. П. Дьяченко и Л. А. Басенко. Глядя на них, я заметил Маркелову:

- Теперь у нас пятнадцать самолетов. Можно как-то прикрывать отход наших войск и сдерживать наступление фашистских гадов.

- Да, - озабоченно ответил командир. - Если своевременно получать боевые задания от командования и не испытывать нехватку горючего и боеприпасов.

- А что, Андрей Гаврилович, если нам самим попытаться установить связь со штабом дивизии? - предложил я. - Самолет связи у нас есть и офицер связи Зарубо. Человек он расторопный, сообразительный. С заданием справится. Будет челночным способом доставлять из штаба дивизии боевые распоряжения, а туда от нас - донесения о результатах действий. Только бы узнать, где он расположился, этот штаб...

- Предложение дельное. Стоит подумать, - согласился Маркелов, но его слова прервал рев моторов.

С задания вернулись - одно за другим - оба звена воздушных разведчиков. Вскоре летчики докладывали командиру полка результаты вылета, а я, быстро записав их сообщения, наносил данные на карту, чтобы тут же составить разведдонесение. Досадные мысли мешали работать: связи со штабом дивизии нет, когда появится - разведданные безнадежно устареют. Воспользоваться ими можем пока только сами. Но наших-то сил для нанесения удара по наступающему врагу, конечно, недостаточно. Может быть, параллельно с нашим полком такую разведку на этом направлении ведут и соседние авиачасти?.. Но это было уже гадание на кофейной гуще.

Анализируя полученные данные - а они оказались

малоутешительными,нетрудно было установить, что наши войска небольшими группами отходят в юго-восточном направлении. Следом за ними буквально по пятам двигаются автоколонны и танки врага. Среди них Князев разыскал и вчерашнюю нашу колонну. Она заметно поредела, но все же собралась на марше и продвинулась километров на тридцать. Летчики вновь атаковали ее с нескольких заходов.

Оценив обстановку, командир полка решил самостоятельно штурмовать вражеские части, чтобы сдержать их продвижение. Для этого, конечно, требовалась беспрерывная заправка самолетов горючим и пополнение боеприпасами. А горючее, которое вчера выделил нам Прокофьев, было уже на исходе. Полностью заправили лишь три самолета, еще не вылетавшие на задания.

К счастью, пока мы ломали головы, как решить эту проблему, на аэродромном поле наконец-то появилась долгожданная комендатура БАО. Оказалось, что по дороге машины и бензозаправщик попали в пробку, образовавшуюся после налета вражеской авиации.

Вскоре самолеты были заправлены. По приказу командира полк вылетел на боевое задание почти полным составом. Ведущим группы был назначен капитан В. Максименко. В резерве оставалось одно звено.

Штурмовка прошла успешно. Трижды наши истребители атаковали крупную колонну врага, уничтожив свыше десятка машин. Вернулись без потерь. Маркелов выслушал доклад Максименко, и я приступил к составлению боевого донесения. В это время к нам подъехал на машине начальник комендатуры БАО. Он был чем-то встревожен, но Маркелов остановил его:

- Подождите, старший лейтенант. Видите, к нам летит У-2. Это, может быть, нарочный из дивизии, которого мы ждем уже два дня. Ничего важнее этого сейчас нет.

Тот недоуменно пожал плечами, досадуя, очевидно, что приходится ждать, когда хотел передать что-то срочное. А тем временем У-2 подрулил к стоянке. Не выключая мотора, из него выпрыгнул летчик и подбежал к Маркелову:

- Товарищ майор! Командир дивизии приказывает вам перебазироваться в станицу Спицевскую. Если там еще нет БАО, то в Благодарное, где сейчас находится штаб дивизии. Вот пакет с приказом.

- Спасибо, лейтенант, - сказал Маркелов, раскрывая пакет. - Давно вас ждем. Что нового в дивизии?

- Есть одна печальная новость, - понуро склонил голову пилот. Прилетавшие к вам в Терновский инспектор и инженер

дивизии погибли. Когда возвращались от вас, их самолет сбили "мессеры" в районе Кущевской. В воздухе сейчас очень неспокойно. Я тоже, пока добирался к вам, несколько раз видел фашистские истребители. Пришлось над самой землей лететь. Обстреливают наши войска, беженцев, не разбирая, - всех подряд.

- Да, невеселые вести, лейтенант.- Маркелов словно стряхнул секундное оцепенение. - Тем более -надо действовать. Передайте командиру дивизии, что мы немедленно начнем перебазирование. А сам, - голос командира потеплел, полетишь обратно - будь осторожен, раз в небе "мессеров" полно.

- Постараюсь, товарищ майор! - откозырял летчик и побежал к самолету.

Только тут Маркелов вспомнил о начальнике комендатуры Б АО:

- Так что у вас срочного?

- Немцы на северной окраине Ставрополя! Нужно срочно уходить отсюда. Какие будут указания? - старший лейтенант испытующе глядел на майора.

Маркелов крепко выругался. Но тут же, сосредоточившись, уже спокойным голосом начал отдавать четкие указания:

- Вы, товарищ Скворцов, как старший инженер полка отвечаете за скорейший запуск моторов. Сами с техсоставом после вылета самолетов выезжайте в Спицевскую на машинах. Не хватит машин - отправляйте людей пешком. Вы, старший лейтенант, тоже срочно выезжайте туда вместе с комендатурой БАО. Только оставьте здесь автостартер для запуска моторов. Вы, Георгий Андреевич, обратился он ко мне, - отправляйтесь на машине в штурманский городок, забирайте там штабное имущество и вместе со своими подчиненными - тоже в Спицевскую. А Зарубо пусть перелетает туда на У-2 и побыстрее установит связь со штабом дивизии. Запасной вариант вы слышали - Благодарное. Всем ясно?

- Так точно, товарищ майор!

- Тогда действуйте. А нам нужно уточнить маршрут на Спицевскую.

Командир полка ознакомил летчиков с обстановкой, показал по карте маршрут и объяснил порядок полета:

- Летим в колонне звеньями на высоте сто метров. Ведущий группы - капитан Максименко. Я вылечу после всех через десять минут на спарке - вместе с техником.

Кто-то предложил по ходу атаковать вражеские части, вошедшие в Ставрополь, а уж потом взять курс на Спицевскую.

- Заманчиво, - раздумывая, ответил Маркелов.- Только нам нужно беречь боеприпасы: неизвестно, что ждет на новом месте.

Так что взлетаем. Звено Князева - первым. Будете патрулировать над аэродромом до вылета последнего самолета - на случай появления противника.

Моторы 15 самолетов запускали одним автостартером, и на это ушло полчаса. Проводив взглядом последнюю машину и убедившись, что аэродром опустел, Маркелов направился к своему УТИ-4, стоявшему за копной сена, и начал не торопясь одевать парашют. Техник в это время находился около автостартера. Вдруг он резко отскочил от машины и бросился к майору:

- Товарищ командир! За копной - фашистский танк!

В нескольких десятках метров от них, подмяв под себя копну, на поле вылезало стальное чудовище с черным крестом на боку.

- Только без паники, - предупредил Маркелов техника и в считанные секунды оценил ситуацию: - Значит, так. Пулей - к автостартеру. Передай, чтоб моментально заводили наш мотор. После этого пусть шофер уводит машину в овраг и по нему выезжает на дорогу в Спицевскую. Сам мигом возвращайся в самолет. Эта каракатица не угонится за нами!

Через несколько мгновений мотор самолета деловито затарахтел, и техник вскочил в кабину.

- Отъезжай быстрее! - махнул Маркелов рукой шоферу автостартера. Тот отвернул влево, а командир полка дал полный газ, придерживая самолет тормозом, затем резко отпустил его - машина стремительно рванулась вперед, будто выпущенная из катапульты. Где-то впереди и правее самолета разорвался снаряд, второй ухнул левее. Не набирая высоты, Маркелов понесся над аэродромом и скоро был вне досягаемости танковой пушки.

Уже в Спицевской командир полка узнал, что и шофер автостартера успел укрыться в овраге. Вскоре он добрался до нового месторасположения полка. Еще через три часа туда подоспел и я со своим штабом. В Ставрополе почти под носом у немцев мы успели погрузить на две машины все необходимое имущество. На штабной полуторке шофер Корчак сумел к этому времени исправить бензонасос, и мы помчались в Спицевскую, подбирая по пути наших техников, идущих туда пешком.

Снова замелькали полевые аэродромы, площадки - Спицевская, Петровское, Благодарное... Добрую службу полку в эти дни сослужил офицер штаба Зарубо. Ему все-таки удалось, как я и предлагал, на самолете У-2 наладить связь со штабом дивизии. Хочу несколько подробнее рассказать об этом человеке. Его судьба, жизнь в нашем полку - пример того, как воспитывались, мужали, набирались боевого опыта во время войны штабные работники - те, чей труд, порой незаметный,

скрытый от посторонних глаз, был необходим для успешного ведения боевых действий.

Аккуратный, подтянутый юноша, с застенчивой улыбкой на лице, Константин Зарубо еще в Винницком авиагородке обратил на себя внимание исполнительностью и четкостью в работе. По специальности связист, он был там начальником узла связи. Накануне войны его перевели в наш полк старшим радиотехником. Надо сказать, что работа ему досталась неблагодарная. Дело в том, что радиостанций на самолетах, как уже говорилось, нам досталось мало. Те, что сохранились, мягко говоря, были весьма далеки от совершенства, и летчики относились к ним откровенно скептически, ссылаясь на адский треск в шлемофонах. Однако, критикуя несовершенные радиостанции, пилоты чуточку увлекались - это-де лишний груз, снижающий скорость, наружная антенна, мол, мешает прыгать с парашютом, ухудшает аэродинамику машины. Некоторые командиры поддерживали эти настроения.

Наш молодой радиотехник, горячась и волнуясь, доказывал несостоятельность подобных заблуждений, демонстрировал положительные стороны бортовых радиостанций. Но их в полку становилось все меньше и меньше - часть пропала вместе с подбитыми самолетами, часть вышла из строя. В конце концов они исчезли и вовсе. Константин Зарубо оказался как бы не у дел.

Вот в это время я и решил привлечь его к работе в штабе. Он давно приглянулся мне аккуратностью, прилежанием, чувством ответственности за порученное дело. Кроме того, я обратил внимание, что Константин неплохо рисует. Все эти качества как нельзя лучше подходили штабному работнику.

Поначалу Зарубо выполнял обязанности оперативного дежурного на командном пункте полка, постоянно находясь в землянке у телефонов. В отсутствие старших командиров он принимал распоряжения из штаба дивизии, при необходимости отвечал на вопросы начальства - поэтому должен был знать все тонкости и детали боевой жизни полка. В ответах мой помощник был педантичен, точен, а в прилежании столь старателен, что кто-то однажды назвал его "кротом": он и впрямь редко выходил из землянки, боясь пропустить важный звонок, иногда даже спал у телефонов.

Однако у этого трудолюбивого юноши была масса других обязанностей. Нередко ему приходилось заниматься своим основным делом и ночью, в отсутствие специалистов из БАО, ремонтировать поврежденную линию связи с дивизией. Зарубо побывал в роли адъютанта эскадрильи, интенданта, старшего передовой команды, готовящей при перебазировании прием

летного эшелона полка на новом месте. Для него не существовало мелких поручений. К каждому заданию он относился как к самому важному в данный момент.

Но, пожалуй, наибольшую популярность в полку приобрел Зарубо как художник. Его способности к рисованию и черчению использовались в двух направлениях. С одной стороны, он был незаменим в штабе при оформлении графических документов. С другой - возглавлял важный участок полковой политработы: комиссар В. Е. Потасьев поручил Константину Зарубо выпуск боевых листков.

Стенгазета в миниатюре выходила почти ежедневно. К ней привыкли. Ее ждали с нетерпением. Ждали острых рисунков к этим заметкам, которые выходили из-под карандаша и кисти Кости Зарубо. Ждали его остроумных карикатур, веселых шаржей, в которых поделом доставалось нерадивым. В общем, его боевые листки стали частицей нашей фронтовой жизни, ее зеркалом и летописью.

Однажды, зимой 1942 года, еще в Донбассе, наш полк посетил представитель политуправления Южного фронта. Он обратил внимание на боевые листки Зарубо и даже попросил дать ему несколько экземпляров - для выставки, как образец наглядной агитации.

Наиболее ярко деловые качества Зарубо проявились в период боевых действий на пути к Тереку, когда ему пришлось выполнять роль связующего звена между полком и штабом дивизии. Его самолет У-2 без устали сновал туда и обратно, словно по расписанию, и, казалось, ничто не могло изменить или нарушить этого своеобразного графика. А между тем каждый такой полет был связан с большим риском.

Мы были очень довольны своим связистом. Но и в штабе дивизии не остался незамеченным исполнительный и пунктуальный помощник. Так что вскоре мы получили приказ передать самолет У-2 в распоряжение начальника штаба дивизии и одновременно откомандировать туда воентехника 2 ранга К. Я. Зарубо. С этого времени он стал выполнять задания командования 4-й воздушной армии и 216-й истребительной авиадивизии по связи с подчиненными соединениями и частями. Случалось, прилетал Зарубо и в наш полк, но встречались мы с ним все реже.

Порой целыми днями, с короткими посадками, приходилось находиться в небе воздушному почтальону, нередко ночевать в открытом поле - где-нибудь в скирде или в стоге сена, - а с рассветом - снова в полет. Был он, однако, везучим сколько раз У-2 нарывался на вражеских истребителей, но всякий раз уходил

невредимым, отделываясь незначительными пробоинами в фюзеляже. Однажды, правда, чуть было не угодил к фашистам и самолет Зарубо.

В одном из полетов пилот связной машины потерял ориентировку. Долго блуждал он над сальскими степями, над каким-то незнакомым населенным пунктом был обстрелян из пулемета. Зарубо тревожно переглянулся с летчиком: что делать, куда лететь? И кто стрелял: свои или чужие? Решили все-таки посадить машину в степи и, не выключая мотора, выяснить, чьи же части стоят в поселке. Едва успели сесть, как увидели, что к самолету скачут всадники, бегут люди. Нервы у летчика не выдержали - а вдруг фашисты! - и он резко увеличил обороты мотора. Но Зарубо вовремя успел заметить, что на всадниках советская военная форма, и остановил летчика.

Оказалось, что приземлились они в километре от передовой, а летели, сами того не ведая, прямо в расположение фашистов. Наши бойцы, заметив это, решили открыть предупредительный огонь: в любом случае самолет нужно было задержать. Если им воспользовались немцы (такое случалось), значит, задержат врага. Если же заблудились наши летчики, то их надо выручать...

Через некоторое время Зарубо все же вернулся к нам в полк, заметно похудевший, осунувшийся. Мы тогда базировались уже за Тереком. Посоветовались с Маркеловым и решили отправить Константина Яковлевича на курсы начальников связи полка (пришла тогда такая разнарядка), преследуя тем самым две цели дать ему возможность перевести дух, восстановить силы и повысить квалификацию. Через четыре месяца, успешно окончив курсы, Зарубо прибыл в полк - и как нельзя кстати. К тому времени полк находился на перевооружении в Закавказье, где взамен устаревших И-16 получил скоростные истребители ЛаГГ-3. На них была установлена новая совершенная приемно-передающая радиостанция. Необходимо было в кратчайший срок научить летчиков пользоваться радиосвязью, и Зарубо с головой окунулся в работу. Вот когда оказались посрамлены скептики, привыкшие к жестикуляции в воздушных боях, которая нередко ставила их в критическое положение.

Зарубо отлично справился с порученной задачей. Вскоре ему присвоили звание старшего лейтенанта, и теперь, как начальник связи полка, он уже официально стал штабным командиром.

Последний штрих в рассказе о К. Я. Зарубе, моем замечательном помощнике, относится к главному - победному дню войны 9 мая 1945 года. Тогда ветераны полка на аэродроме Пазевальк, под Берлином, раскурили легендарные папиросы "Триумфальные". Константину Яковлевичу не довелось

участвовать ни в этой торжественной процедуре, ни в последовавшем затем праздничном обеде. Как когда-то в сорок втором, Зарубо безотлучно дежурил у телефонов на командном пункте. Обстановка была неспокойная - в любой момент могли позвонить из вышестоящего штаба, - и кто, как не Зарубо, сумел бы дать исчерпывающий ответ на любой вопрос...

А теперь вернемся в бескрайние сальские степи, по которым наш полк продвигался по направлению к Тереку. Прибыв на аэродром Благодарное, мы сразу отправили в воздушную разведку нескольких летчиков, которые, тщательно обследовав район, вернулись ни с чем. Только со второй попытки капитан Максименко, возглавивший шестерку истребителей, обнаружил на привале большую группу танков и автомашин противника. Они тут же проштурмовали колонну и быстро вернулись в полк за подкреплением.

Мы мобилизовали все имеющиеся силы. Одновременно по приказу командира 216-й авиадивизии по указанным координатам были направлены и остальные два полка. Сосредоточенный удар по колонне противника оказался весьма эффективным: 10 машин и танков загорелось сразу, множество других так или иначе было повреждено. А когда наша штурмовая группа вернулась к месту боя вторично, колонна гитлеровцев снялась со стоянки. Следы колес и гусениц вели на юго-запад: немцы развернулись и ушли к Ставрополю, отказавшись на этот раз от захвата близлежащего населенного пункта Петровское. Так усилия летчиков трех полков сорвали планы врага.

Это было важно и по другой причине. К тому моменту дорога от Петровского на Благодарное и дальше на Буденновск была запружена людьми, подводами, машинами, тракторами, и, если бы противник захватил Петровское, он обязательно бросил бы танки на эту дорогу и уничтожил бы на ней все живое. А тогда эвакуация местного населения и материальных ценностей на юг через Буденновск прошла без трагических последствий.

8 августа полк перебазировался на полевой аэродром возле населенного пункта Советская. Из штаба дивизии майору Маркелову сообщили, что в Советской уже готовы к приему самолетов, и если садиться придется в темноте, то посадочный знак "Т" будет выложен кострами. Такая предусмотрительность порадовала Маркелова, но, наученный горьким опытом, он решил с четверкой самолетов вылететь все же пораньше, чтобы лично проверить готовность аэродрома.

К Советской подлетели в сумерках. Никто их не встречал, костры не горели. С трудом в наступающей темноте посадили машины и бросились ломать кустарник, рвать бурьян. В створе

легкого ветерка на расстоянии 10 метров друг от друга выложили два костра. Только успели поджечь их, как в небе послышался рокот остальных самолетов полка.

Летчики почти вслепую приземлились на незнакомое поле и осторожно подруливали к его кромке, где смутно проглядывались очертания домов. Лейтенант В. Князев тоже посадил свой самолет, ту самую "двойку", которую спас техник А. Ивакин, и, направляясь к окраине аэродрома, вдруг почувствовал, как она "захромала", одной ногой шасси провалившись куда-то вниз. Летчик резко убрал газ - самолет накренился, задев консолью крыла землю. Василий, отстегнув парашют, выскочил из кабины- посмотреть, что случилось. Подбежали товарищи, помогли приподнять крыло и выкатить самолет из ямы на ровное место. И тут летчики заметили, что рядом с их машинами стоит еще одна группа самолетов пятерка "яков". Дежуривший возле них лейтенант объяснил, что это машины 45-го истребительного авиационного полка и что его командир подполковник Дзусов вместе с пилотами отправился в населенный пункт договориться о ночлеге.

Майор Маркелов, оставив возле самолетов охрану из двух человек, тоже пошел вместе со своими подчиненными к поселку.

Утром выяснилось: летчики 45-го полка во главе со своим командиром оказались в той же ситуации, что и наши, - накануне приказ о срочном перебазировании, обещание, что встретят, посадка самолетов в сумерках на неподготовленном поле, неустроенный ночлег и... ожидание дальнейших указаний из штаба дивизии. Но положение пилотов 45-го полка было более драматичным - у них оставалось всего пять боевых машин. Однако подполковник Дзусов не унывал.

- Приветствую вас, товарищ майор, - протянул он руку Маркелову. - Пока о нас вспомнят в дивизии, мы должны сами о себе позаботиться. А посему прежде всего следует подкрепиться. Как говорится, на БАО надейся - сам не плошай.

- Это верно, - улыбнулся Маркелов. - Да где ж его взять, подкрепление?

- В соседнем колхозе.. Сколотим объединенную команду ходоков - глядишь, чем-нибудь да разживутся.

На том и порешили. Через два часа новоявленные "интенданты" вернулись с великолепной добычей: в правлении колхоза им разрешили зарезать поросенка. Черные глаза Дзусова озорно сверкнули:

- Вот это трофей! Придется тряхнуть стариной и приготовить для честной компании фирменное кавказское блюдо,- и он засучил рукава, как заправский повар.

Разыскали и отмыли старый котел, наломали сухих веток для костра, принесли воды. Ибрагим Магометович вдохновенно руководил этими хлопотами и скоро поставил на общий импровизированный стол, сооруженный из ящиков и досок, вместительный котел, от которого соблазнительно тянуло тушеной свининой.

Завершив неожиданно праздничную утреннюю трапезу, летчики в хорошем настроении отправились к своим машинам. Через некоторое время на аэродроме появилась группа наших техников и команда только что прибывшей комендатуры БАО, которые помогли подготовить самолеты к боевым вылетам. Истребители ушли на разведку, а на поле осталась лишь хромоногая "двойка" Князева. Сам он вместе с техником Алексеем Ивакиным и еще двумя механиками что-то мудрил возле самолета - требовалось устранить поломку. В общем-то повреждение оказалось незначительным и его легко можно было бы устранить, находись рядом полевая авиаремонтная мастерская. Ну а коль ее не было, пришлось действовать инструментом из заплечной сумки Ивакина. Наметили план действий и, как говорится, медленно, но верно приступили к его исполнению.

Уже вернулись с задания летчики, уже спустились на поле сумерки. Уже Маркелов и Дзусов получили приказ об очередном перебазировании полков за Терек - западнее Грозного, и самолеты оставили полевой аэродром. А Князев, Ивакин и их добровольные помощники все корпели над сломанной ногой шасси. По самым смелым подсчетам, на ремонт требовалось еще несколько часов. Положение усугублялось тем, что с аэродрома снялась комендатура БАО, а вместе с ней автостартер для запуска моторов.

Всю ночь трудилась "бригада" Князева и на рассвете закончила ремонт. Теперь нужно было запустить мотор. Но сделать это вручную оказалось очень сложно. Все уже взмокли, выбились из сил, а вспышки в цилиндрах мотора так и не добились. И тут кого-то осенило: а что, если через отверстия для свечей засыпать в цилиндры порох? От его взрывной силы винт должен прокрутиться с частотой, необходимой для появления вспышки. Только не переборщить бы с порохом, а то и цилиндры разлетятся на куски. Недоуменно переглянулись - уж слишком неожиданна идея. Ивакин, задумчиво потирая лоб, сказал:

- Надо попробовать. Может, получится. И в конце концов, не тащить же мне эту "двойку" второй раз по тылам фашистов. А ведь они с минуты на минуту могут сюда нагрянуть.

Механики быстро разрядили несколько винтовочных

патронов, добытый порох раздробили в порошок, затем, разделив его на три небольшие части, отвернули свечи в трех верхних цилиндрах и засыпали в отверстия эту смесь. Князев сел в кабину, остальные трое, взявшись за руки, выстроились в живую цепочку, чтобы по его команде с силой дернуть за лопасть винта. И вот наконец аэродромная тишина огласилась громким чиханием заработавшего мотора - вспышка произошла. Винт закрутился. Летчик проверил мотор на полных оборотах, убедился, что все в порядке, а через минуту он уже благодарно покачивал крыльями своим боевым товарищам, набирая высоту. Ивакин и механики, взвалив на плечи сумки с инструментом, отправились за Терек пешком.

...Нелегкая это была дорога - и тем, кто шел своим ходом, и тем, кто ехал на машинах. Фашистские истребители безнаказанно кружили над ней. Два "мессера" обстреляли нашу машину с техниками: в кабине сидели шофер и комиссар эскадрильи старший политрук И. Г. Пятигорец, в кузове - еще десять человек. "Мессеры" на бреющем полете промчались над полуторкой, поливая ее свинцовым огнем. Люди не успели выскочить из машины. Лишь три человека - Пятигорец, техник звена П. Я. Линников да адъютант эскадрильи Я. Н. Колосков - оказались невредимы. Все остальные получили ранения, особенно тяжело был ранен шофер.

Поблизости, как установил Линников, располагался медпункт стрелковой части, поэтому техник, разыскав его начальника, попросил оказать раненым необходимую помощь. Тот насупился, отведя глаза, буркнул, что не может этого сделать, поскольку только что получен приказ следовать дальше. А рядом наши люди истекали кровью. Да, редко, но все же попадались на фронте такие "канцелярские души". До сих пор не могу понять, каким ветром их туда заносило. Линников возмутился и, сказав медицинскому "сухарю" все, что он о нем думает, под дулом пистолета заставил его сделать раненым перевязку.

Из троих уцелевших машину водить никто не умел. Но и на месте оставаться было нельзя. Посовещавшись, решили, что за руль надо садиться тому же Линникову. Все-таки он техник - ему и технику в руки. Шофер, стискивая зубы от боли, постарался объяснить Линникову азы управления машиной. Тот, включив первую скорость, проехал метров 15 - 20 и почувствовал, что машина слушается. Набросали в кузов сена, осторожно перенесли туда раненых, тронулись в путь.

Ехали день, потом ночь. Чтобы не демаскировать себя, подфарники не включали. Пятигорец и Колосков стояли на подножке машины и подсказывали Линникову дорогу. Раненые

мужественно переносили превратности пути, хотя новоявленный шофер порядком тряс их на ухабах. К утру машина наконец добралась до нового места базирования полка.

Я не случайно так часто останавливаюсь на самоотверженных действиях наших техников и механиков. Без их поистине беспримерного, хотя и неприметного на первый взгляд, труда на земле не было бы успехов и подвигов в небе. За всю войну у нас был единственный случай, когда команда техников, отправленная за подбитым на поле боя самолетом, вернулась в полк, не выполнив задания. Произошло это при особых обстоятельствах как раз в описываемый период.

Один из наших самолетов подбили. Летчику пришлось посадить машину в донских степях юго-восточнее Батайска. Сам он добрался до полка, а за самолетом отправилась аварийная команда - воентехник 2 ранга В. Е. Балакин, моторист Н. И. Стеклов и мастер по вооружению З. Колониани. Им предстояло отремонтировать И-16 на месте или эвакуировать его.

Разыскав машину и осмотрев ее, техники поняли, что ремонт предстоит серьезный и выполнить его здесь, в поле, невозможно. Стали разбирать самолет, что смогли, сняли с него, погрузили в кузов грузовика и отправились в обратный путь. Ехали медленно - дороги были забиты воинскими частями, вереницами подвод, гуртами скота, То и дело на пыльной трассе образовывались транспортные пробки, возникавшие при налетах вражеской авиации. Команде Балакина с ее тяжелым грузом нередко приходилось сворачивать с дороги, объезжать медленно текущий поток людей и машин прямо по целине. Пытались по пути найти какой-нибудь действующий аэродром, но все они уже опустели.

Наконец подъехали к какой-то небольшой речке, недалеко от Ставрополя. Снова затор, фашистские самолеты разбили мост, возле которого деловито сновали бойцы отходящей части и добровольцы из уходящего на юг мирного обоза - нужно было побыстрее восстановить переправу. Вдоль реки вытянулась длинная колонна автомашин, подвод. Недалеко от моста на раскинутых плащ-палатках лежали тяжелораненые, и оттуда доносились беспрерывные глухие стоны. Поодаль возвышался холм свежевырытой земли - здесь только что похоронили убитых.

Ремонт моста уже подходил к концу. Люди торопились- фашисты могли вот-вот нагрянуть снова. Балакин начал медленно объезжать колонну, чтобы в числе первых пробиться к мосту. Его остановил грубый окрик:

- Куда прешься? Почему нарушаешь порядок?

Перед машиной стоял командир, старший на переправе.

- Нам надо скорее в полк. Ведь на передовой самолетов не

хватает, попытался оправдаться воентехник.

- Всем надо побыстрее! Это не значит, что нужно друг другу на голову садиться. Так никто не успеет. А что за самолет?

- Да подбитый в бою. Везем ремонтировать, - объяснил Балакин.

- Неисправный, значит, - начал рассуждать старший на переправе. - А вот там, между прочим, стоят машины с абсолютно исправной техникой, которая тем более нужна сейчас на передовой, - он показал куда-то в сторону и уже приказным тоном добавил: - Так что вашу машину я реквизирую. В нее перенесем раненых. Как только мост восстановят, она пойдет первой. Людей надо спасать...

Никакие уговоры и доводы не смогли поколебать его неоспоримое решение. Он подозвал группу бойцов, приказал им разгрузить машину и оттащить разобранные части самолета подальше от дороги. Вскоре движение по мосту восстановилось, и первой по нему действительно прошла наша машина с тяжелоранеными. А Балакин стоял в стороне и, глотая подступавший к горлу комок, думал, что делать дальше. Он решил сжечь самолет - другого выхода не оставалось. Через несколько минут вспыхнул огромный костер. Хищные языки пламени быстро пожирали машину. Потом раздался взрыв - огонь дошел до бензобака. Черные клубы дыма заволокли степь...

Понуро возвращались к мосту наши однополчане. Миновав его, следом за подводами долго шли молча. А потом Балакин сказал товарищам:

- Это война, братцы. А люди и впрямь всего дороже. Прав был тот командир. А в полку нас, я думаю, поймут...

И они зашагали по пыльной дороге бодрым солдатским шагом.

В этом эпизоде - и суровый диктат войны, и твердость решений, принимаемых в критический момент, и гуманизм высшего порядка, и мужество, поборовшее горечь и досаду. Мужество... Как многолико проявлялось оно в годы войны и как было неиссякаемо! Будто живительный, чистый родник. Вспоминаю еще одну историю тех дней, героями которой оказались раненые из пятигорского госпиталя.

Танковые колонны противника продвигались по направлению к Минеральным Водам, вынуждая наши войска отходить к предгорьям Кавказа. Пришлось форсировать эвакуацию многочисленных госпиталей, занимавших знаменитую курортную зону, а также других важнейших объектов тыла, в том числе стационарные авиационные мастерские в Пятигорске. Эшелоны, готовые к отправке, целиком заполняло демонтированное

оборудование, а начальник мастерских мучительно ломал голову, что ему делать с оставшимися самолетами И-16 и И-153, уже отремонтированными и готовыми к боевым действиям, - летчиков не было, связь с вышестоящим командованием прервана. Тогда-то он и надумал обратиться в госпиталь к раненым.

Там полным ходом шла эвакуация, однако начальник госпиталя все понял и без лишних слов провел настойчивого гостя в палату, где лежали летчики из разных авиачастей, оговорив одно:

- Я не имею права отпускать больных людей, а вы не имеете права бросать боеспособные самолеты. Так что я ничего не знаю. Договаривайтесь сами...

Начальник мастерских увидел перед собой обессиленных людей с перебинтованными головами, руками, ногами. Такие и до кабины-то не доберутся самостоятельно. И все-таки он объяснил суть дела. А пока говорил, лица летчиков будто озарялись живым огнем, а них как бы сползала болезненная неподвижность.

- Друзья мои, нам надо перегнать самолеты в Тулатово, под Орджоникидзе. Иначе они достанутся врагу. Можем ли мы это допустить, когда на счету каждая машина? Вот я и спрашиваю вас, хотя знаю, как болят ваши раны: кто готов лететь? - Последние слова начальника мастерских потонули в оживленном гуле.

Поднялось много рук. Но из раненых отобрали самых крепких. Привезли их на аэродром, пилоты заняли места в кабинах самолетов, и вот боевые машины поднялись в воздух.

Когда они прибыли в Тулатово, местные летчики не поверили своим глазам: в кабинах сидели люди с перевязанными головами, вместо шлемов - бинты. Но сквозь гримасу боли и усталости на их лицах проступала улыбка радостной удовлетворенности - все-таки долетели! Их осторожно вынесли - именно вынесли из кабин, дали немного отдохнуть и немедленно отправили в ближайший госпиталь. А боевые машины через день вылетели на задания...

К середине августа 1942 года ситуация на кавказском направлении несколько изменилась. Темп вражеского наступления был сбит благодаря срочным мероприятиям советского командования по усилению обороны Кавказа. Ставка Верховного Главнокомандования требовала от сражавшихся на юге войск упорно защищать каждую позицию, каждый метр советской земли и отстаивать его до последней капли крови.

Вступил в действие приказ No 227, в котором намечались практические меры по укреплению боевого духа и дисциплины

воинов.

О перемене настроения и расстановке сил на южном направлении в, этот период можно было судить по одной весьма характерной детали. Через Терек наши войска переправлялись организованно, четко, уверенные, что успехи уже не за горами.

Я стоял на оживленном берегу и вспоминал недавнюю переправу через Дон сумбурную, тревожную, на грани паники. Мои размышления прервал Корчак, шофер штабной машины:

- Товарищ капитан! Разрешите к Тереку!

И вот уже все мои подчиненные, да и я сам, а рядом солдаты других проходящих частей - в бодрящей горной воде. Мы жадно пьем живительную влагу родной земли, словно набираясь сил на грядущие боевые дела.

Как сорвать "Эдельвейс"?

Шли долгие месяцы войны. Под крыльями самолетов полка промелькнули зеленые сады и белые хаты украинских городков и сел, запорошенные снегом ростовские плавни, пыльные дороги Ставрополья. В начале августа 1942 года в районе боевых действий полка замаячили на горизонте затянутые дымкой, покрытые вечными снегами вершины Главного Кавказского хребта. В двадцати - тридцати километрах от нас высился купол Машука, за ним громоздился Бештау. И как тут было не вспомнить лермонтовские стихи о Кавказе:

Твоих вершин зубчатые хребты
Меня носили в царстве урагана,
И принимал меня лелея ты
В объятия из синего тумана.
И я глядел в восторге с высоты,
И подо мной, как остов великана,
В степи обросший мохом и травой,
Лежали горы грудой вековой.

Великий поэт удивительным образом передал в этих строках очарование горного края. Впрочем, это мысль сегодняшнего, мирного дня. А тогда время ли было вспоминать высокую поэзию! Признаться, редко, но, когда выпадал досуг, пусть и короткий, вспоминали. И звонкую стихотворную строку, и любимую песню. Без них на фронте трудно было обойтись.

...7 и 8 августа наши летчики практически без отдыха прикрывали от налетов вражеской авиации железнодорожный узел Георгиевск. Здесь торопливо грузили в эшелоны оборудование, вывозили раненых из военных госпиталей, расположенных в знаменитых кавказских здравницах.

А 9 августа полк получил новое задание и, перелетев на полевой аэродром под Моздоком, вновь бросил силы на разведку

наступающих вражеских войск. Затем нам было приказано штурмовать передовые части немцев. А между тем в составе полка к тому моменту насчитывалось всего восемь исправных машин.

В очередном донесении мы сообщили в штаб 216-й истребительной авиадивизии о создавшемся положении. Тогда командование 4-й воздушной армии решило перебазировать полк на полевой аэродром в станице Слепцовской для доукомплектования, и ранним утром 10 августа наши самолеты взяли курс на Грозный. Позади осталась серебристая лента Терека, зеленые склоны предгорий, а впереди высилась цепь белоснежных гор, которые, казалось, неприступным заслоном вставали на пути. Однако воздух был настолько чист и прозрачен, что скрадывалось истинное расстояние. Как только истребители приближались к горам, те словно отодвигались.

За три дня пребывания в Слепцовской мы успели, как говорится, перевести дыхание, собрали весь технический состав полка, растянувшийся по дорогам при бесконечных переездах и переходах. Но главное - мы получили здесь 14 новых боевых машин. Правда, новых - относительно. Это были старенькие, первых серий, видавшие виды И-16 с маломощными моторами и несовершенным оборудованием. И все же это было пополнение - на этих истребителях нам предстояло воевать. Вместе с ними в состав полка вошли летчики Конотопского авиаучилища, оказавшиеся здесь после эвакуации с Украины. Так что наш летный состав фактически увеличился вдвое.

Молодые пилоты, в основном вчерашние выпускники училища, работали инструкторами. В боях почти никто из них не участвовал, но нетерпение было велико. Обстоятельства очень скоро предоставили им возможность проявить себя в деле, и среди новичков обратили на себя внимание А. П. Лукин, Е. А. Пылаев, Н. В. Шляпкин, Г. И. Наумов, В. К. Кулешов, П. П. Бейгул.

Очередным местом расположения полка стал аэродром Тулатово под городом Орджоникидзе, где мы стояли два месяца. Срок долгий для времени войны. Эта стабильность заметно помогла командованию части в организации и ведении боевых действий. В условиях, приближенных к стационарным, техсоставу удалось осуществить серьезный ремонт всех боевых машин.

Однако некоторые обстоятельства все-таки усложняли действия нашей авиации. Полевой аэродром Тулатово находился в 60 - 80 километрах от переднего края, приблизиться к нему мешали горы. А неприятель расположил свою авиацию на расстоянии 25 - 30, а иногда и 5 - 10 километров от линии фронта. Наши летчики, отправляясь на задание, должны были

пересекать горные хребты подчас в условиях низкой облачности. В утренние часы - в сентябре и октябре - они попадали прямо-таки в объятия из синего тумана. Так что полеты частенько приходилось начинать не раньше 10 - 11 часов. А гитлеровские самолеты, действовавшие севернее Терека, с раннего утра беспрепятственно подвергали наши войска ударам. Конечно, неприятель стремился использовать все преимущества ситуации в осуществлении своих стратегических замыслов - прорваться к нашим богатейшим нефтяным районам - Грозному, Баку, захватить все Закавказье.

В этих условиях особую роль сыграл приказ No 227, слова которого нашли отклик в сердце каждого советского воина. Задачи, вытекающие из этого приказа, обсуждались на партийных собраниях. Ветеранам полка поручили провести беседы с прибывшей к нам молодежью, рассказать ей о боевых традициях и лучших людях части. Хорошо запомнил я одну такую встречу. Прямо на летном поле, близ стоянки самолетов, молодые бойцы окружили Кубати Карданова. Природный дар учителя, темперамент горца, закаленный в боях талант воздушного аса, кажется, все слилось в его яркой образной речи. Он говорил о судьбе родного края - Кабардино-Балкарии, к которой рвался враг. Сверкая жгучими карими глазами, клятвенно обещал до последней капли крови защищать ее:

- Пока в моей груди бьется сердце и есть сила в руках, я буду жестоко мстить врагу за истерзанную Украину, опустошенную Белоруссию. Не видать фашистским гадам городов и селений Кавказа! - И, медленно обводя взглядом притихших молодых людей, проникновенно закончил: - Завтра вы пойдете в жестокий бой с коварным врагом. Сражайтесь так же смело и самоотверженно, как герои, павшие в воздушных сражениях. Пусть враг навсегда запомнит небо Северного Кавказа!..

26 августа 1942 года Кубати Карданов и Василий Князев были делегированы в Орджоникидзе на митинг молодежи Северного Кавказа, где особенно страстно и вдохновляюще прозвучали слова командира 926-го истребительного авиаполка дагестанца Валентина Аллахияровича Эмирова:

- Буйный Терек не потечет вспять, злая туча не погасит солнца, горцы не будут рабами Гитлера. Мы победим! Залог нашей победы в сплоченности братских народов нашей многонациональной Родины, в дружбе воинов страны социализма, в мудром руководстве великой партии Ленина, в героизме и самоотверженности коммунистов и комсомольцев.

Клятву, данную в тот день, отважный командир вскоре сдержал в неравном воздушном бою. Сбив двух фашистских

стервятников, он погиб смертью храбрых. Ему посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза.

Состоялся митинг молодежи. Голосом сердца и воли диктовалась единогласно принятая резолюция: "Мы никогда не склоним головы перед хищным врагом. Мы, летчики, техники, вооруженцы, приложим все силы, умение, проявим отвагу, мужество, чтобы враг больше не прошел ни шагу вперед. Еще сильнее будем крепить воинскую дисциплину и организованность, упорной и напряженной работой добьемся выполнения всех боевых заданий..."

Мобилизующая сила партийного слова, пример коммунистов и комсомольцев, мощная волна патриотизма - все эти факторы, соединившись, вселяли во фронтовиков новый запас боевой энергии, решительности, веры в нашу грядущую победу.

- А победа не за горами! - как-то на одном из партийных собраний уверенно заявил комиссар полка В. Е. Потасьев. - Она тут, по эту сторону гор, реальная и желанная. Красная Армия, накапливая и множа силы, перешибет хребет бешеному фашистскому зверю здесь, у берегов Терека. И наш полк должен вложить в этот удар свою силу, отвагу и мужество.

Комиссар Потасьев, секретарь партийной организации полка П. А. Митяев, комсорг Н. А. Сенчагов, сменивший посланного на курсы комиссаров И. Е. Носенко, в этот ответственный период политико-воспитательную работу организовали таким образом, чтобы каждый воин ощущал личную ответственность за успех общего дела и чтобы одновременно каждый чувствовал поддержку и помощь боевых товарищей.

В середине августа перед 4-й воздушной армией, в которую входил наш авиаполк, была поставлена задача - все силы бросить на уничтожение мотомехчастей немцев, стремившихся прорваться из Пятигорска к Нальчику, а затем к Орджоникидзе. 15 - 17 августа фашистские танки вышли к берегу реки Баксан.

На аэродроме Тулатово мы базировались вместе с 84-м А истребительным авиаполком и на задания вылетали тоже вместе. По четыре-пять боевых вылетов в день приходилось совершать летчикам наших полков, штурмуя скопления вражеских танков, автомашин. И здесь, как и раньше, высокое летное мастерство, отвагу продемонстрировал Василий Князев. 16 августа он поднял в воздух пятерку И-16 и повел ее на разведку к берегам рек Баксан и Баксаненок. Маршрут полета пролегал через ущелье, забитое низкими облаками. Справа и слева - горы, внизу - бурный Терек. Что было делать? И Князев принимает отчаянное, но единственно возможное в данной ситуации решение, зная, как срочно командованию нужны разведданные. Он приказывает ведомым вернуться на аэродром, а сам на свой страх и риск продолжает полет. Боевая машина ныряет в белую тьму, почти вплотную приближается к ревущему потоку реки и через Эльхотовские ворота выходит в район разведки. Только здесь облачность рассеялась, и внизу, в лесах западнее города Прохладный, Князев увидел большое скопление вражеских войск. Зафиксировав представшую перед ним картину, летчик набрал высоту и отправился в обратный путь.

По разведданным, которые Князев сумел доставить тогда, командующий 4-й воздушной армией принял решение - бомбардировочно-штурмовыми ударами уничтожить крупную группировку противника. Пять раз в тот день водил Князев группы самолетов нашего полка и соседнего на штурмовку вражеских войск. Каждый раз группа состояла из 20 - 25 машин. И каждый раз летчики возвращались с отличными результатами: в общей сложности было уничтожено около 60 автомашин с живой силой противника, 10 танков, подавлен огонь батареи зенитной артиллерии и 15 пулеметных точек, в воздушных боях было сбито два самолета.

Итак, войска 37-й армии, активно поддерживаемые авиацией, заняли оборону на рубеже рек Баксан и Баксаненок, остановив дальнейшее продвижение противника на этом участке фронта.

Тем самым удалось сорвать планы гитлеровцев - с ходу овладеть Нальчиком. Военный совет Северной группы войск Закавказского фронта отмечал, что

"только благодаря эффективным боевым действиям авиачастей 4-й ВА противнику не удалось реализовать план

захвата г. Нальчик, а 37-я армия Северной группы получила возможность привести себя в порядок и перейти к активной обороне".

В конце августа все силы нашего полка были брошены к Тереку. Летчики полка вели разведку, сопровождали бомбардировщики, штурмовики. Весьма важно было действовать в этих условиях четко, слаженно. Образец взаимовыручки и боевого братства показал все тот же Василий Князев, в сложной обстановке пришедший на помощь своему товарищу Петру Бейгулу.

Бейгул появился у нас в полку незадолго до описываемых событий, однако в небе он не был новичком. До войны, занимался в аэроклубе, совмещая учебные полеты с работой на металлургическом заводе в Донбассе, затем учеба в Херсонской авиационной школе, работа инструктора. Следующий этап - Чугуевское военное училище летчиков. Окончив его в 1940 году, Петр в строевых авиачастях освоил полеты на пяти типах самолетов. Войну встретил под Ленинградом, охраняя воздушные рубежи города на Неве. Потом направление под Киев - инструктором Конотопского авиаучилища, оттуда Бейгул вместе с училищем эвакуировался на Северный Кавказ и попал в наш полк. В общей сложности к тому времени пилот налетал около двух тысяч часов.

Вот как через тридцать с лишним лет в письме ко мне Петр Бейгул описал августовский воздушный бой, оказавшийся для него последним:

"Едва рассвело, полк получил задание - сопровождать штурмовики и бомбардировщики в район Моздока. Определить курс было нетрудно, так как впереди, в районе назначения, в течение нескольких суток стояла стена черно-серого дыма от постоянных пожаров, разрывов снарядов и бомб, заметная на десятки километров. Мы вылетели группой в 18 самолетов, возглавляемой капитаном Максименко. На подходе к полю боя встретили сильный зенитный огонь, однако, маневрируя высотой и курсом, сумели избежать потерь.

Когда штурмовики и бомбардировщики сбросили свой смертоносный груз на голову очумевшего противника и направились назад, к аэродрому Тулатово, в бой пошли наши истребители. Сначала первая эскадрилья с высоты 400 - 500 метров стала штурмовать неприятеля, сделав три успешных захода. Наша вторая эскадрилья патрулировала над ней. Затем мы поменялись ролями. Первый заход был удачным, а во втором нас встретил яростный зенитный огонь.

Я почувствовал, как задрожала машина, очевидно

получившая несколько пробоин в правую плоскость. Понял: попал в перекрестный огонь. Чтобы уйти от прицельного огня, бросил машину вправо, влево, резко развернулся, стремительно снизившись, вышел из зоны огня. Проверил машину - слушается. Тогда я вновь набрал высоту и снова бросил самолет в пике, направив его в самую гущу вражеской техники. Вынырнув после этого захода вверх, почувствовал одну взрывную волну, за ней - другую. Самолет тряхнуло. После третьего взрыва меня оглушило. Вижу только, в правом боку фюзеляжа - огромная дыра, приборная доска разбита, бензин льется на ноги. Машинально уменьшил скорость полета. Еще не чувствуя боли, подумал - ранен..."

Петр Бейгул получил серьезное ранение в ногу. Истекая кровью, он отделился от группы и взял курс на аэродром. Но машина уже вышла из повиновения и теряла высоту. Все это успел заметить Князев и решил сопровождать товарища. Тяжелораненый Петр, увидев рядом машину Василия, воспрянул духом - понял, что дотянет до своих. Через какое-то время ему удалось посадить самолет в долине между горными хребтами. Тотчас рядом приземлился Князев. Он помог товарищу выбраться из кабины и, взглянув на его раненую ногу, понял, что дело плохо. К ним уже бежали солдаты оказавшейся поблизости части. Они переправили Бейгула в медсанбат. Там ему оказали первую медицинскую помощь и на санитарной машине отправили в Тулатово. Тем временем туда уже прилетел Князев и рассказал о случившемся. На аэродром срочно вызвали самолет У-2, чтобы на нем доставить Бейгула в госпиталь. У летчика началась гангрена - операции не помогли. Ногу пришлось ампутировать. Но жизнь Петра Бейгула была спасена благодаря смелости и находчивости его боевого друга.

И еще один яркий пример взаимовыручки и войскового товарищества. 25 августа предстояло нанести штурмовой удар по вражескому аэродрому в районе Моздока. В нем участвовало 9 самолетов нашего полка и 8 соседних И-153, боевой порядок которых возглавил командир 84-го авиационного полка Герой Советского Союза майор Я. И. Антонов. Стояла ясная погода, и на фоне белоснежных вершин Кавказа наши самолеты превратились в весьма заметные для врага черные мишени. Так что "мессеры" уже поджидали их в воздухе.

Судя по всему, это были модернизированные Ме-109ф, которые легко маневрировали и даже не боялись идти в лобовые атаки. Двадцать вражеских самолетов вели бой против наших семнадцати, И все-таки через 8 - 10 минут схватки первыми не выдержали напряжения фашистские летчики. Один за другим

начали падать на землю горящие "мессеры". Вот уже шестой отправился вниз. А наши летчики в этом кромешном аду еще сумели отштурмовать неприятельский аэродром. Один из них - Кулешов - даже изловчился сфотографировать стоянку и заодно поджечь на ней транспортный самолет Ю-52. Отличились и наши друзья из 84-го полка - они сбили 4 машины и подожгли на земле 12. Враг недосчитался тогда 23 самолетов, из них 10 были сбиты в воздухе, а 13 уничтожены на аэродроме.

В разгар воздушного боя лейтенант Шляпкин заметил, как в хвост его командиру - капитану Максименко - заходит немецкий истребитель. Шляпкин бросился на выручку, но на какое-то мгновение опоздал - немец успел открыть огонь. Подбитая машина Максименко резко пошла вниз и вскоре села вблизи переднего края наших войск. Шляпкин, приземлившись рядом, помог тяжело раненному командиру вылезти из кабины, потом передал его с рук на руки подоспевшим бойцам. Когда он снова взлетел, то даже присвистнул от удивления так мала была площадка, на которую садились они с Максименко. А бой над гитлеровским аэродромом тем временем подошел к концу. Помимо радости победы он принес нам боль невосполнимой утраты: немцам удалось сбить два И-153, и на одном из них Якова Ивановича Антонова, прекрасного летчика, опытного командира.

Вскоре по решению командования место майора Антонова в 84-м авиационном полку занял наш первоклассный воздушный боец капитан Петр Селиверстович Середа, незадолго до того вернувшийся из госпиталя. Еще более тесной и братской стала связь двух полков, еще более эффективными - наши совместные боевые действия. Штурмовики Середы, сопровождаемые нашими истребителями, беспощадно громили вражескую технику - танки, артиллерию, моторизованные части. За месяц (с 7 сентября по 8 октября) они совершили более 400 боевых вылетов, не потеряв из своих рядов ни одного человека.

В конце ноября 1942 года в полк пришла радостная весть: звание Героя Советского Союза получили два наших аса - Василий Иванович Максименко и Петр Селиверстович Середа. Это была высочайшая и, право же, заслуженная оценка их боевого мастерства, беспримерного мужества.

Всей последующей боевой работой, жизнью на войне Середа и Максименко оправдали высшее признание Родины. Петр Селиверстович, еще до окончания войны направленный в инспекцию Военно-воздушных сил Красной Армии, передавал опыт молодым летчикам-истребителям, вместе с ними участвовал в воздушных боях. К концу войны он имел на своем счету около 500 боевых вылетов и 18 сбитых вражеских самолетов.

Василий Иванович, получив тяжелое ранение в бою на Северном Кавказе, попал в госпиталь и вернулся в часть в январе 1943 года, став вместо Середы штурманом полка, а через полгода он принял и командование полком. До конца войны В. И. Максименко водил в бой наших летчиков. На его боевом счету - 516 боевых вылетов и 25 сбитых самолетов (17 - лично, 8 - в группе).

Вернемся, однако, на берега Терека осени сорок второго. 2 сентября немцам, сконцентрировав силы, удалось форсировать реку южнее Моздока и захватить плацдарм. Сосредоточив здесь до 90 тяжелых и средних танков, враг устремился к Малгобеку. И Кавказские горы, за многие века привыкшие к конскому топоту, свисту картечи, пуль, звону сабель, услышали вдруг лязг танковых гусениц, грохот артиллерийской канонады, рев авиационных моторов, оглушивших величавое безмолвие окрестностей.

В течение двух дней продолжался ожесточенный бой за Тереком. К исходу 5 сентября танковая атака врага, рвавшегося к станице Вознесенской, была отбита. 30 стальных чудовищ неприятеля превратились в груду металла у подножия Терского хребта, 14 из них были уничтожены с воздуха. Этот успех разделили и летчики нашего полка. В схватках с фашистскими истребителями, прикрывавшими танковую армаду, они сбили четыре машины. Кроме В. Князева и К. Карданова, которые редко возвращались из боя без "трофеев", на этот раз отличились летчики В. Кулешов и В. Батяев.

В бою над Тереком Василий Батяев записал на свой личный счет четвертый вражеский самолет, сбитый в небе Северного Кавказа. К сентябрю 1942 года Василий был уже опытным летчиком, усвоившим уроки войны с ее первых дней. Прибыл он в полк в марте 1940 года, а летному делу обучался сначала в аэроклубе Сталиногорска (ныне Новомосковск) Тульской области под руководством уже упоминавшегося выше Бориса Карасева. Затем инструктор и его ученик вместе поступили и окончили Качинскую школу военных летчиков. К моменту описываемых событий на счету Батяева было около 400 боевых вылетов, гимнастерку украшали три ордена Красного Знамени.

Забегая вперед, скажу, что вскоре после завершения боев на Тереке в полк пришел приказ - направить на курсы командиров эскадрилий двух лучших командиров звеньев. Получилось так, что этими двумя вновь оказались Карасев и Батяев. Впоследствии Василий Сергеевич стал комэском 54-го истребительного авиаполка и к концу войны имел на своем счету 639 боевых вылетов, 26 сбитых самолетов (из них 19 - лично). Через год

после великой победы, в мае сорок шестого, капитану Батяеву было присвоено звание Героя Советского Союза.

В боях над Тереком отличился и младший лейтенант В. К. Кулешов. 7 сентября, участвуя в воздушной схватке с вражескими истребителями, в критической ситуации он спас от гибели своего товарища А. К. Базунова. Увидев, как "мессеры" атаковали и подожгли самолет его напарника, Кулешов принял бой на себя и отвлек противника от машины Базунова. Он сбил одного "мессера", но вскоре и сам был подбит и ранен. Однако не дрогнул - сумел дотянуть горящий самолет до приземления в районе Вознесенской.

Два слова о дальнейшей судьбе этого молодого, но быстро освоившегося в трудной фронтовой жизни летчика. После боев на Северном Кавказе воевать ему довелось чуть больше года. Оставленный в распоряжении командования 216-й авиадивизии, Владимир попал на центральный участок советско-германского фронта. Здесь он проявил себя незаурядным воздушным бойцом, вырос до штурмана полка. 3 ноября 1943 года капитан Владимир Кузьмич Кулешов геройски погиб в неравной схватке с фашистами под Киевом. Через три месяца ему посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза.

А Алексей Базунов, которого в том неравном бою над Тереком выручил Кулешов, был тяжело ранен в обе ноги и все же, превозмогая жгучую боль, сумел посадить поврежденную машину в долине между Терским и Сунженским хребтами, близ наших частей.

В те дни противник предпринял еще несколько отчаянных попыток прорваться через Терский хребет к Вознесенской. 10 сентября он бросил в очередную атаку 100 танков. И вновь силы 4-й воздушной армии противостояли натиску врага и действенно поддерживали наши наземные части, 327 раз поднимались в этот день на боевые задания самолеты 4-й армии. Летчики уничтожили 17 фашистских танков. А вот еще несколько выразительных цифр, красноречиво передающих сверхнапряжение сентябрьских дней: за месяц авиаторы 4-й армии провели 150 воздушных боев, сбили 115 самолетов.

К тому времени заметно улучшилось взаимодействие между нашими воздушными и наземными частями - во многом благодаря радиостанции наведения 4-й воздушной армии, установленной на вершине Терского хребта, откуда хорошо просматривалось поле боя и где в непосредственной близости расположился КП командующего 9-й армией. Правда, наши старенькие "ишачки" оставались без раций. А вот на новых типах истребителей - Як-1, ЛаГГ-3, Ла-5 - они были установлены, и это

позволяло командованию увереннее управлять боевыми действиями летчиков, точнее наводить их на цели.

Тогда же, в сентябре 1942 года, начали практиковаться своеобразные "экскурсии" летчиков нашего полка на передовую. До сих пор им приходилось видеть поле боя лишь сверху. Теперь на одной из вершин, в районе Малгобека, был оборудован наблюдательный пункт артиллеристов, который стал для нас смотровой площадкой. Побывали здесь и мы с комиссаром полка В. Е. Потасьевым. Отсюда как на ладони открывалась панорама любого боя, хорошо просматривались изменения, происходящие в расположении измотанного противника. Немцам было на что досадовать: горы, они вот, рядом, а операция "Эдельвейс" явно срывается.

Спустя годы, вспоминая героев битвы за Северный Кавказ, в первую очередь мне хочется назвать командира эскадрильи Василия Колесника. Вот один из примеров его ратной доблести.

19 августа 1942 года, сопровождая группу самолетов И-153 в район северо-восточнее Нальчика, он вместе с товарищами вступил в бой против восьмерки "мессершмиттов". Уже горели на земле два неприятельских истребителя, когда Василий почувствовал жгучую боль в левой руке. Пуля перебила кость предплечья - рука беспомощно повисла. Получил повреждение и самолет: мотор резко сбавил обороты. Превозмогая боль, Колесник вышел из боя, повернул машину на нашу территорию. Теряя сознание, он все же успел посадить самолет у передовой линии советских войск.

В конце 1942 года после госпиталя летчик вернулся в полк.

Командиром звена сражался на Кавказе Алексей Постнов. Здесь он сбил 5 самолетов врага. Особенно удавались ему штурмовые атаки. Так, 17 августа под селением Алтуд Постнов лично уничтожил 5 вражеских автомашин. 15 сентября, участвуя в штурмовке крупной автоколонны противника, - еще 4 гитлеровские машины. Вскоре он был назначен командиром эскадрильи, а еще через год заместителем командира полка. Забегая вперед, скажу, что Алексей Алексеевич станет генералом, будет командовать авиационными соединениями. На высоких командных постах будут и его боевые друзья - генералы К. Л.. Карданов, В. А. Колесник, П. С. Середа, А. Г. Маркелов.

В боях на Северном Кавказе отличились и многие наши молодые летчики. Их вдохновлял героический пример старших товарищей. Расскажу о трех из них.

Среди новобранцев - воспитанников Конотопского летного училища быстро выделился Афанасий Лукин. Еще будучи инструктором училища, он участвовал в штурмовке

мотомехчастей врага, выдвигавшихся к Тереку. Так что район боевых действий ему был знаком. Зная об этом, командование как-то поручило Лукину выяснить, каким образом немцы умудряются сравнительно легко переправлять боевую технику через бурную реку: никаких внешних признаков переправы никто не замечал. Несколько дней летал Петрович (так любовно называли его однополчане) над долиной Терека в поисках переправы, подвергая себя постоянному риску. И все-таки разгадал вражескую хитрость: в одном месте пилот заметил паутину переброшенного через реку троса, к которому был прикреплен скрытый под водой дощатый настил. Наших бомбардировщиков оперативно навели на цель, и переправа была уничтожена. Афанасия Лукина за эту работу отметили орденом Красного Знамени. Через полтора месяца за образцовое выполнение боевых заданий его наградили вторым орденом Красного Знамени. Пройдет два года - и за мужество и мастерство, проявленные в боях по освобождению Белоруссии, командиру эскадрильи капитану Афанасию Петровичу Лукину будет присвоено звание Героя Советского Союза. Так же высоко отметят ратные подвиги другого ЛукинаВасилия, но тоже Петровича, хотя братьями они были лишь по оружию. Золотую Звезду Героя Василий Лукин получит уже не в нашем полку, но, узнав о высокой награде летчика, мы гордились - он воспитывался в наших рядах. Вместе с Афанасием Лукиным в полк прибыл Евгений Пылаев. Его звездный час пробил в бою у станицы Солдатской 2 октября 1942 года. Дело было так. Группа из трех полков - 40-го, 84-го и нашего - штурмовала вражеский аэродром. Советские летчики уничтожили 24 машины при сильнейшем зенитном огне противника. Три из них - Е. Пылаев: одну он поджег на земле, а две - при взлете.

Звание Героя Советского Союза Евгению Пылаеву присвоят вместе с А. Лукиным. К этому времени он совершил 300 боевых вылетов, сбив 21 самолет противника.

Особая память - о Василии Собине. Он появился в полку в июне 1942 года, а в августе получил в свое распоряжение знаменитую "двойку", провезенную Ивакиным через тылы врага. С первых дней полюбился нам этот невысокий паренек с белокурой шапкой льняных волос, с лучезарно голубыми глазами, с обезоруживающей улыбкой на совсем еще юном лице - исполнилось ему всего 19 лет, - самый молодой летчик полка. И в то же время на этом светлом лице часто появлялось выражение не по годам зрелой суровости. Этому юноше уже много довелось увидеть: до Терека он добирался с наземным эшелоном полка, не раз попадал под бомбежки, видел, как фашистские стервятники

безжалостно расстреливали тянущиеся по степным дорогам вереницы женщин, детей, стариков. Видел и мучительно страдал от сознания собственного бессилия. Когда в Тулатово Собин был введен в строй, то рвался в бой с необычайной горячностью, бесстрашием.

Боевое крещение Василий принял в небе Кабарды, под Нальчиком. 18 августа Собин с группой летчиков сбил в районе Эльхотово сразу два "мессера". 18 августа - День Воздушного Флота. Так что у Василия получился двойной праздник, и он радовался этому безудержно, как ребенок, Через шесть дней Собин уничтожил еще один самолет. Мастерством воздушного бойца он овладевал буквально на глазах. Это подтвердил орден Красного Знамени, которым Василий Собин был награжден в октябре 1942 года.

Однако трудными, кровопролитными были непрерывные бои в предгорьях Северного Кавказа. Силен и жесток враг, и тяжела задача - сдержать его натиск. В полку погибло одиннадцать летчиков. Погиб один из лучших летчиков полка Павел Мартынович Лазюка, имевший к тому времени уже более 300 боевых вылетов. Получили тяжелые ранения наши ветераны - В. Максименко, В. Колесник и другие. Война собирала свою беспощадную дань, не считаясь ни с молодостью, ни с опытом.

Подходили к концу дни нашего пребывания на аэродроме Тулатово. Мы привыкли к нему, освоились. Но и противник давно засек наш аэродром - ведь на нем расположилось несколько полков. Немцы довольно точно пристрелялись к летному полю орудиями дальнобойной артиллерии. Но ко всему можно привыкнуть на войне, даже к постоянным артобстрелам. Наши техники и мотористы быстро изучили схему и расписание, по которому гитлеровцы обрушивали на аэродром град дальнобойных снарядов: враг методично прочесывал квадраты летного поля всегда в одной и той же последовательности. Самолеты, соответственно, меняли места стоянок в таком же порядке, перемещаясь на только что обработанную артиллерией территорию. Правда, и здесь не обошлось без потерь. Во время одного из таких обстрелов погиб молодой летчик Андреев, несколько техников получили тяжелые ранения, осколками снарядов оказались повреждены боевые машины. По интенсивности артобстрелов можно было судить о нарастании напряженности на передовой.

Утром 25 октября 1-я немецкая танковая армия при поддержке крупных сил авиации перешла в наступление на нальчикском направлении. Прорвав нашу оборону, противник захватил Нальчик и устремился к городу Орджоникидзе.

Гитлеровцы во что бы то ни стало стремились прорваться к грозненской нефти. В связи с новыми обстоятельствами 88-й истребительный авиаполк перебазировался на полевой аэродром близ станции Архонская, восточнее Орджоникидзе. Наши летчики отсюда отражали налеты вражеской авиации, штурмовали неприятельские наземные войска.

Фашисты сражались отчаянно, не считаясь с потерями. В один из таких дней жесточайшему налету в течение двух часов подвергся наш аэродром. Но самолеты не пострадали, так как были хорошо рассредоточены и замаскированы в посадке кукурузы по границе летного поля. Сгорела лишь одна машина.

Отдельного рассказа заслуживает эпизод, связанный с этим налетом.

Когда над аэродромом появились вражеские самолеты, техник Владимир Балакин еще хлопотал возле боевой машины и не успел отбежать в укрытие. Неподалеку разорвалась бомба, осколком которой Балакину оторвало ступню - она чудом висела на какой-то живой нити. От нестерпимой боли техник на мгновение потерял сознание. Очнувшись, понял, что истекает кровью. Собрав остатки сил, он достал перочинный нож и отсек ступню. Потом |располосовал гимнастерку, перевязал культю и, стянув ее лентами ткани, как жгутом, снова потерял сознание.

Налет продолжался, но товарищи сумели перетащить Балакина в безопасное место. Потом был госпиталь, лечение, протез... Несмотря на запрещение врачей, Владимир Ефимович вернулся в полк. Вскоре он, однако, понял, что техник с одной ногой - все равно что летчик с одной рукой. Но очень уж не хотелось Балакину уходить из авиации, и он добился направления в Военно-воздушную инженерную академию имени профессора Н. Е. Жуковского - решил поменять военную специальность. Мужеству и железной воле этого человека оставалось только удивляться. Он был зачислен кандидатом, и лишь строгая медицинская комиссия категорически запретила ему дальнейшее пребывание в военной авиации. Пришлось Балакину поступить в гражданский институт. Впоследствии он стал хорошим специалистом в области текстильного производства, кандидатом наук, доцентом.

...Итак, 3 ноября противник захватил населенный пункт Гизель, неподалеку от Орджоникидзе. Собрав здесь мощный танковый кулак - 150 машин, - немцы предприняли очередную попытку расширить прорыв. И снова 4-я воздушная армия обрушила на врага свою боевую мощь. Взаимодействуя с наземными войсками, наши авиационные части непрерывно наносили удары по гитлеровцам. Коротким и кровопролитным

было это сражение. Уже к 5 ноября неприятель был остановлен в районе Гизели, а затем окружен и уничтожен подошедшими резервами Северной группы.

Более трех месяцев продолжались оборонительные бои на Тереке. За это время наш полк сбил 21 фашистский самолет, уничтожил и вывел из строя 22 танка, 348 автомашин, 27 орудий зенитной артиллерии, много другой техники и живой силы противника.

25-ю годовщину Великого Октября мы встречали в приподнятом настроении. Положение на нашем фронте подкрепляло вещую силу слов обнародованного 7 ноября 1942 года приказа Наркома обороны No 345: "Недалек тот день, когда враг узнает силу новых ударов Красной Армии. Будет и на нашей улице праздник!"

В боевой жизни 88-го истребительного авиационного полка наступила короткая передышка, пришел приказ сдать оставшиеся в строю самолеты и следовать в один из районов Закавказья для отдыха, доукомплектования и перевооружения. Наша авиачасть получила новую машину - истребитель ЛаГГ-3, и летчики приступили к учебно-тренировочным полетам. К весне 1943 года программа переподготовки была успешно завершена - полк начал свой героический путь на запад. Но к тому времени меня в полку уже не было. Произошли перемены и в моей биографии: получив незадолго до того звание майора, я был переведен в оперативный отдел штаба 4-й воздушной армии.

Сколько было горячих дней, бессонных ночей, проведенных над составлением боевых приказов и распоряжений, над планами перебазирований и охраны аэродромов, над составлением оперативных сводок и отчетов! Кажется, работа эта не содержала в себе чего-то выдающегося, заметного со стороны, но она была тем не менее крайне необходимой. Спустя годы я собирал материалы для воспоминаний. Не скрою, с большим волнением встретил документы, к которым во время войны имел непосредственное отношение: наши боевые донесения, журналы боевых действий. И будто вновь пережил будни суровой военной поры, перелистывая пожелтевшие от времени страницы. И словно живой водой окропило память, в которой через долгие годы сухой язык военных сводок воскресил дорогие лица, события, детали фронтовой жизни.

Дороги войны... Сколько хлопот работникам штаба доставляли частые смены полком полевых аэродромов! Своевременно отправить передовую команду, затем остальной личный состав, обеспечить людям нормальные бытовые условия на новом месте базирования, организовать охрану на стоянках

самолетов, установить оперативную связь со штабом дивизии - все эти заботы да и много других лежали на наших плечах. Это по-хозяйски, деловито выполняли мои верные помощники, неутомимые труженики штаба майоры И. С. Кузьменко, Ф. А. Тюркин, капитан Г. Я. Соболь. Опытные офицеры, они умело налаживали работу оперативно-разведывательной части, службы связи, специальное обеспечение. Добрым словом следует вспомнить и начальника строевого отделения нашего штаба старшего лейтенанта М. Фролова. На его долю выпала основная работа по оформлению наградных документов. А ведь это особое искусство - составление наградных листов, которые, с одной стороны, должны быть своевременны и лаконичны, с другой - правдивы и убедительны.

Полпредами штаба полка в подразделениях были адъютанты эскадрилий лейтенант Я. Н. Колосков, младший лейтенант П. П. Петров, старший лейтенант Г. С. Мельник. Весь их "штаб" размещался в личной полевой сумке, а выполняли они множество самых различных заданий, связанных с организацией боевой работы в эскадрильях. Среди этих моих однополчан мне особенно запомнился Петр Петрович Петров, человек, обладавший, как говорится, массой достоинств - умный, душевный, дисциплинированный, скромный. Он был необыкновенно заботлив. Помнится, особенно Петр Петрович следил за тем, чтобы люди в его эскадрилье были вовремя и сытно накормлены. Сам же в этих хлопотах поесть частенько забывал.

Писарь... У кого при этом слове не промелькнет добродушная усмешка, навеянная, быть может,. воспоминаниями о гоголевских героях! А между тем люди этой скромной профессии на войне были неизменной и воистину незаменимой частью любого штаба. От их профессионального мастерства, добросовестности во многом зависел успех штабной работы. Скажу без тени сомнения: нам на писарей повезло. Оба - и Н. В. Золотов и А. М. Горбань - имели высшее образование. Первый перед войной окончил институт инженеров железнодорожного транспорта, второй педагогический. Оба образцово выполняли огромную по объему работу. Теперь мне кажется, что в ту пору они почти не отдыхали - так много приходилось писать. Делом их неутомимых рук были и аккуратно заполненные журналы боевых действий, и переписанные набело после наших поспешных каракулей боевые донесения, и скрупулезно заполненные лицевые боевые счета летчиков.

Повезло нам и в другом, может быть, в главном - в отношении к штабной работе и работникам штаба руководства полка. Командир ценил наш труд, опирался на нас в организации

и ведении боевых действий, в то же время четко подмечал недочеты в работе и помогал их устранять. Говорю об этом специально, потому что сталкивался на фронте с примерами и обратного толка. Порой к работникам штабов относились как к зарывшимся в бумажных норах исполнителям чужих приказов да распоряжений. Так вот в нашем полку ничего подобного не было. Напротив, совместными усилиями преодолевая тяготы военного времени, мы обеспечивали боеспособность подразделений, отдавали все силы выполнению общей задачи - разгрому врага.

Может быть, и поэтому мне так трудно было расставаться с моим истребительным авиационным полком, в котором прошли самые трудные, самые памятные первые годы войны.

Словом, приказ о повышении по службе я встретил без особого душевного ликования. Но приказ есть приказ, и его следовало выполнять.

В небе у моря

Я был переведен в штаб воздушной армии. В работе появился новый, более широкий обзор боевых действий, соответственно новый круг обязанностей, забот и тревог. В то же время, насколько это позволяли обстановка и обстоятельства, я старался быть в курсе всех событий, которыми жил мой родной 88-й полк.

Важнейшим событием этого периода стала историческая победа советских войск под Сталинградом. 19 ноября мы услышали в штабе сообщение о начавшемся контрнаступлении Красной Армии. И с этого дня с нетерпением ждали очередную информацию из штаба Северной группы войск Закавказского фронта. В нашем оперативном отделе была отчетная карта, на которой для командования армии ежедневно отмечались изменения в обстановке на сталинградском направлении. Две грозные красные стрелы, будто живые, неумолимо двигались навстречу друг другу, обозначая встречные удары, пока не соединились 23 ноября в районе Калача и не замкнули кольцо окружения 22 вражеских дивизий.

Вот и на нашу улицу пришел праздник! Мы в штабе восторженно поздравляли друг друга. Между тем на карте красные стрелы в последующие дни повернули острие на запад. Это означало, что наступающие кавалерийские корпуса и часть стрелковых дивизий Юго-Западного и Сталинградского фронтов создавали внешний фронт окружения.

Это в свою очередь способствовало и наступлению наших войск на Среднем Дону. К концу декабря они продвинулись на глубину от 100 до 200 километров, создав реальную угрозу закупорки кавказской группировки немецко-фашистских войск. Мы почувствовали это по действиям противника на нашем

фронте. В двадцатых числах он начал отводить войска на орджоникидзевском направлении, оставив большие населенные пункты-Дзуарикау, Алагир, Кадгорон, Ардон, Дигора.

Передним немецко-фашистское командование попыталось деблокировать окруженную под Сталинградом группировку. Подтянув резервы, 12 декабря враг нанес контр-удар из района Котельниково. Однако наше командование знало о замысле неприятельской группы Манштейна, планировавшей соединиться с окруженной группировкой. Помогли нам в раскрытии этого замысла и крылатые разведчики 4-й воздушной армии, в их числе - мой однополчанин Василий Князев.

В те дни начальник разведывательного отдела армии пребывал в бодром настроении.

- Вот и подтвердился наш вывод - из района Прохладного и Моздока гитлеровцы снимают две танковые дивизии и перебрасывают их под Сталинград, сказал он, зайдя как-то в наш оперативный отдел и удовлетворенно потирая руки. - Сейчас эти дивизии в группе Манштейна. Но под Котельниково им приготовлен гостинец - подавятся!..

Тогда-то я и узнал, что Василий Князев при выполнении разведывательного полета в районе Майского в сложных погодных условиях обнаружил большую механизированную колонну, двигавшуюся на Прохладный. Вскоре разведчики 366-го отдельного разведывательного авиационного полка подтвердили эти данные. Было установлено, что крупные мотомеханизированные части противника подходят с юга к ближайшим железнодорожным станциям, чтобы побыстрее добраться до Армавира, Тихорецка и повернуть на Сальск. Оттуда путь лежал на Сталинград. Как потом выяснилось, две танковые дивизии - 23-я и СС "Викинг" - передавались группе Манштейна, которая была создана для деблокировки окруженной под Сталинградом 6-й армии Паулюса.

Разгром вражеских войск под Сталинградом создал благоприятные условия для наступления Северной группы войск Закавказского фронта. В этот период в штабе 4-й воздушной армии разрабатывался план боевых действий авиации в предстоящей операции. Основные усилия предусматривалось сосредоточить на правом крае наших войск - в помощь 44-й армии, наносившей главный удар по моздокской группировке противника. К 3 декабря ее части вышли на рубеже в двух километрах восточнее Ищерской. Вскоре станица, которую враг сделал важным узлом обороны, была освобождена. Надо сказать, заметную роль в этих событиях сыграли 4-й и 5-й гвардейские кавалерийские корпуса.

Это был пример удивительного взаимодействия двух родов войск, представлявших разные исторические эпохи, - авиации, дочери двадцатого века, и кавалерии, перенесшей традиции давних ратных времен на поля второй мировой войны.

Кавалеристы внимательно следили за налетами наших бомбардировщиков и штурмовиков. Всякий раз после каждого такого налета они спешивались и при поддержке артиллерии и бронемашин стремительно продвигались по полосе, обработанной авиацией.

Анализ этого взаимодействия и вообще описание боевых действий авиации по прикрытию и поддержке войск правого крыла Северной группы в августе - декабре 1942 года стали первым серьезным заданием для меня в оперативном отделе штаба 4-й воздушной армии. Хорошо помню, как начальник отдела подполковник К. Н. Одинцов ставил мне задачу. На долгие годы запомнил я этого человека. Он отличался исключительным трудолюбием, великолепными организаторскими способностями, знал, на что способен каждый из его подчиненных.

Опыт работы в крупном авиационном штабе Константин Никитович приобрел еще в предвоенные годы, когда был начальником отдела штаба ВВС Московского военного округа. Ну а я в свою очередь именно благодаря К. Н. Одинцову быстро вошел в курс новой работы. Забегая вперед, скажу, что в первый послевоенный год К. Н. Одинцов был назначен на должность начальника штаба ВВС военного округа. Стал генерал-майором авиации. Впоследствии он много лет находился на руководящей работе в центральном аппарате ВВС и Войск ПВО страны. Мы и теперь часто встречаемся в совете ветеранов 4-й воздушной армии. И хотя оба дожили, как говорится, до седин, я всякий раз ловлю себя на том, что испытываю к этому человеку чувства благодарного ученика.

Не могу не вспомнить еще одного представителя командования 4-й воздушной армии, с которым судьба свела меня в связи с назначением на новую должность. Это начальник штаба генерал-майор авиации А. З. Устинов.

В смятенных чувствах шел я в его кабинет, откровенно не желая расставаться с полком, с боевыми товарищами. И вот встречает человек за столом - взгляд приветливый, доброжелательный. Попыхивая трубкой, не торопясь начал разговор, явно давая мне возможность побороть волнение. Гладко зачесанные волосы с пробором посередине, подчеркнутая аккуратность и подтянутость во всем облике показались мне до странности знакомы. И я вспомнил председателя государственной комиссии, принимавшего в нашей академии экзамены в марте

1940 года. А до этого я еще слушал доклад Александра Захаровича о боевых действиях советской авиации на Халхин-Голе в августе - сентябре 1939 года - он был там начальником штаба авиагруппы советских летчиков.

Обе встречи оставили впечатление о нем, как о человеке высокой культуры, широкого кругозора. Все это в какие-то секунды промелькнуло в сознании - и я успокоился. А Устинов, закрыв личное дело, лежавшее перед ним на столе, пожал мне руку, предложил сесть и будто тоже что-то вспомнил.

- Так вы из выпуска сорокового года? Последний предвоенный выпуск... Как же, помню - госэкзамены принимал. Хорошее пополнение получили тогда ВВС.- И вдруг неожиданно спросил: - Ну как, не надоело еще работать начальником штаба полка?

- Никак нет, товарищ генерал, - осмелел я, - работа интересная, и хотелось бы ее продолжать. Конечно, по сравнению со штабом армии участок у нас невелик...

- Ну, это вы скромничаете, - добродушно, но решительно прервал он меня. Нам достаточно хорошо известна ваша работа в качестве одного из руководителей полка. Потому и решили взять вас в штаб армии. К тому же, говорят, вы человек "писучий". Нам сейчас как раз нужны такие офицеры. Да и вам это будет полезно: расширите масштаб оперативно-тактического мышления. Поверьте, когда-нибудь будете благодарить меня за то, что прошли еще одну - практическую - академию в штабе армии. Так что идите и знакомьтесь с подполковником Одинцовым.

Я понял: решение окончательное, обжалованию, как говорится, не подлежит, и ответил по-уставному:

- Слушаюсь!

- Вот и порядок! - закончил генерал наш разговор.

Минувшие сорок с лишним лет многократно подтвердили правоту Александра Захаровича: из всех моих академий та, штабная, ненаучная, стала, может быть, самой большой для меня практической наукой, в том числе служебных и человеческих отношений, особо ценных в условиях войны.

Почти два года работал я в штабе, возглавляемом А. З. Устиновым, неизменно восхищаясь его выдержкой, спокойствием, умением владеть собой в самых трудных обстоятельствах, наконец, оптимизмом, искренней заботой об окружающих. Восхищался и - учился. Когда, к примеру, генерал замечал, что его подчиненный валится с ног от усталости, он тут же отправлял его отдыхать, поручая двойное задание другому, - в следующий раз они поменяются ролями.

В июле 1944 года генерал А. З. Устинов получил назначение

на новую должность. Тепло и грустно проводили, мы Александра Захаровича, понимая, как будет не хватать, нам в работе этого человека. А для меня он на всю жизнь остался одним из любимых учителей и наставников. Командующим 4-й воздушной армией в то время был генерал-майор авиации Н. Ф. Науменко. Кадровый военачальник с огромным боевым опытом, сражавшийся еще с белогвардейцами в гражданскую войну, с 1928 года свою жизнь он связал с авиацией. С июля 1941 года Науменко возглавлял ВВС Западного фронта.

Он и сейчас живо стоит перед моим взором. Лицо строгое, непроницаемое, а натура, мы знали, широкая, отношение к людям справедливое. Так случилось, что именно Науменко познакомил меня с К. А. Вершининым, командующим, с которым мне довелось идти по военным дорогам до мая сорок пятого.

Как-то подполковник Одинцов приказал мне показать генералу один документ. Открыв дверь кабинета, я попросил разрешения войти. Науменко стоял у стола рядом с незнакомым мне стройным генерал-майором авиации. Волевое лицо, высокий лоб, вьющиеся светлые волосы. Пока генерал Науменко читал документ, его гость - возможно, чтобы заполнить неловкую паузу - стал расспрашивать меня, кем я работаю в штабе, где учился, спросил о семье. Узнав, что я учился в академии имени Жуковского, он по-доброму отозвался о ее профессорско-преподавательском составе, сказал, что в свое время тоже учился там. Тем временем Науменко дочитал документ, подписал и вернул его мне. Я спросил разрешения идти, а он ответил:

- Спрашивайте у командующего ВВС фронта.

Незнакомец с улыбкой ответил: "Идите" - и пожелал мне успехов в работе.

В мае 1943 года, в разгар воздушных сражений на Кубани, Н. Ф. Науменко был назначен командующим 15-й воздушной армией, а К. А. Вершинин вновь принял командование 4-й воздушной армией (с мая по сентябрь 1942 года он уже занимал эту должность). За войну я довольно хорошо узнал стиль работы этого видного военачальника, ставшего впоследствии главным маршалом авиации. По его представлению после войны я был назначен начальником одного из отделов штаба авиации округа, а затем направлен на учебу в Военную академию Генерального штаба.

Биография К. А. Вершинина, его деятельность на высших постах в Военно-воздушных силах достаточно полно раскрыты во многих материалах, книгах, воспоминаниях соратников. Я же позволю себе добавить некоторые штрихи к его портрету и характеристике на основе собственных наблюдений и

воспоминаний работников штаба 4-й воздушной.

Широкий и быстрый маневр авиационными соединениями, неожиданные хитрые решения, нередко ставившие противника в тупик, максимальное обеспечение действий, особенно в вопросах разведки и материального снабжения, - это были его основные профессиональные приемы. Вершинин умел очень четко формулировать общую идею своего решения, добивался, чтобы ее глубоко понимали подчиненные, а затем предоставлял им инициативу. Его главным принципом во взаимоотношениях с подчиненными было доверие и требовательность.

Осенью 1941 года мне, участнику контрнаступления советских войск под Ростовом, бросилось в глаза, что на ростовском направлении действовало много наших авиачастей. Я тогда не понимал, каким образом удалось их здесь сконцентрировать. И только потом, в штабе 4-й воздушной армии, узнал, что это была работа Вершинина, и понял, какой смелый маневр осуществил он под Ростовом, снимая авиационные части с второстепенных участков и направляя их на главные.

И еще одна важная черта командарма К. А. Вершинина - он часто посещал авиационные соединения, знакомился сам, а не по докладам с условиями их боевой деятельности, старался знать личный состав. Бывал во многих полках, беседовал и с командирами, и с рядовыми летчиками, выслушивал их предложения, жалобы. Неоднократно бывал командарм Вершинин и в нашем 88-м истребительном авиационном полку в период боев на Кубани, в Белоруссии. Подобные встречи в частях помогали генералу Вершинину лучше узнавать деловые и моральные качества авиаторов, смело продвигать по службе достойных. И в нашем полку за время войны из летного состава были выдвинуты на должность командира полка П. С. Середа, В. И. Максименко, В. А. Колесник, В. А. Князев. Все они оказались хорошими командирами.

Наконец, Вершинин отлично понимал роль штаба, знал все тонкости его деятельности, ценил инициативных офицеров, создавал условия для их плодотворной работы. Вот как сам Вершинин писал впоследствии о нашем штабе:

"Костяк штаба армии был крепким, сплоченным, и до конца войны изменения в его составе были редким исключением. Я с большой теплотой и искренней признательностью вспоминаю генералов и офицеров штаба армии, отдававших все свои силы и знания на общее дело разгрома врага. Главнейшими отличительными сторонами их работы являлось трудолюбие, честность, четкость и широкая инициатива, основанные на доверии, товариществе и знаниях".

Мне нередко приходилось показывать Вершинину различные документы подписывал их не сразу. Чаще оставлял у себя, чтобы подробнее познакомиться в более свободную минуту, внести поправки. Случалось, что бумаги возвращал, а вместе с ними вручал собственноручно написанный новый документ. При этом он неизменно добавлял: "Спасибо за помощь. Написанное вами помогло мне изложить свои соображения по данному вопросу. Отдайте отпечатать". Это был добрый урок служебных отношений, когда не страдало и самолюбие подчиненного и оставалось на высоте достоинство руководителя.

Особое внимание командарм уделял работе штаба по обобщению боевого опыта, следил за тем, чтобы наши обзоры оперативно попадали в авиационные части. У меня опыта в составлении таких документов еще не было. В штабе полка я занимался вопросами тактики - описанием воздушных боев, штурмовых ударов по наземным объектам. В штабе же армии, как я понимал, требовалось качественно иное мышление. Приходилось осмысливать боевые действия нескольких авиационных частей на обширном пространстве, в тесном взаимодействии с другими родами войск. Невольно припомнились занятия по оперативному искусству в академии. Съездив в штаб Северной группы войск, чтобы получше познакомиться с наземной обстановкой на этом участке фронта, я засел за изучение отчетных документов всех авиационных частей...

В начале января 1943 года началось преследование отходящих с Северного Кавказа вражеских войск. Тогда была создана конно-механизированная группа в составе 4-го и 5-го гвардейских кавалерийских корпусов и нескольких танковых бригад под общим руководством командира 4-го корпуса генерал-лейтенанта Н. Я. Кириченко. В оперативное подчинение ей была придана 216-я смешанная авиадивизия генерал-майора авиации А. В. Бормана. Авиачасти оказали большую помощь наземным войскам в форсировании реки Кума, на рубеже которой противник пытался оказать сильное сопротивление, и в последующем наступлении.

Вот все эти действия мне и пришлось изучать, подробно анализируя успехи и просчеты. Боевой опыт войск на этом участке фронта подтвердил: в условиях преследования отходящего противника в высшей степени целесообразно передавать в оперативное подчинение конно-механизированной группе авиационную часть или соединение.

За несколько месяцев до этих событий, еще в конце августа, части 4-й воздушной армии сорвали попытку форсирования

Терека в районе Ищерской.

Отличились тогда и летчики нашего 88-го истребительного авиаполка, совершавшего ежедневно по 50 - 60 боевых вылетов, то есть примерно каждый десятый вылет в частях воздушной армии приходился на долю моих однополчан. В середине декабря в составе комиссии, возглавляемой главным штурманом 4-й воздушной армии подполковником В. И. Суворовым, мне довелось побывать в только что освобожденной станице Ищерской. Страшная картина предстала нам в некогда цветущей станице.

Из 1128 домов уцелело только 27. Большинство зданий гитлеровцы разрушили, используя кирпичи, бревна, доски на строительство блиндажей и землянок. Почти в каждом дворе после них остались землянки, обставленные мебелью местных жителей. Зарылись, как кроты, в землю, но старались жить с комфортом. Из 4182 жителей станицы в оккупации оставалось 623 человека. Со многими пришлось мне разговаривать, чтобы восстановить картину штурмовых ударов нашей авиации. Описание боевых действий, составленное мной после этого, было утверждено начальником штаба воздушной армии и представлено в штаб ВВС Красной Армии. Для меня эта работа была своеобразным экзаменом.

Новый, 1943 год нам в штабе встречать не пришлось - даже наспех, по-фронтовому: в новогоднюю ночь мы проверяли готовность частей к боевым вылетам. А ранним утром 1 января ударами авиации 4-й воздушной армии по ранкам и артиллерии противника в полосе действия 44-й армии началась наступательная операция Северной группы войск по окончательному разгрому 1-й танковой армии противника. 3 января наши войска освободили Моздок, преследуя врага на ставропольском направлении по всему 320-километровому фронту. Перед авиацией была поставлена задача - сорвать железнодорожные перевозки отходящих войск неприятеля, и наши бомбардировщики и штурмовики нацелились на железнодорожные узлы, станции, мосты, эшелоны по магистрали Минеральные Воды - Ростов. Благодаря успешным действиям авиации, сухопутные войска захватили много военной техники, имущества противника, фактически сорвав его эвакуацию.

Для подтверждения результатов этих действий была создана специальная комиссия во главе с уже упоминавшимся подполковником В. И. Суворовым. Мне тогда было поручено составить описание этих действий с использованием материалов комиссии и штабов авиационных соединений. Выполнить это задание было несколько легче, чем первое,- все-таки кое-какой

опыт уже появился. Начал с того, что составил схему объектов на магистрали Минводы - Ростов. Их оказалось 34. Подсчитал потери врага: 13 эшелонов с грузами, 12 паровозов, выведено из строя несколько железнодорожных узлов, станций, мостов, разрушено путевое хозяйство целого ряда железнодорожных станций{7}. Вагоны с ценными грузами противник в панике бросал на железнодорожной магистрали. Но погода, как назло, мешала успешным действиям авиации - низкая облачность, снегопады. В этих условиях наиболее эффективными оказались вылеты небольшими группами парами и даже одиночными самолетами-"охотниками". Так, пара лейтенанта С. И. Смирнова и младшего лейтенанта С. В. Слепова на штурмовиках Ил-2 нанесла удар по станции Малороссийская - здесь находились четыре железнодорожных эшелона с боеприпасами. Сплошная стена огня поднялась над станцией, взрывы продолжались долго. После этого на восстановительные работы гитлеровцам потребовалось четверо суток. Однако по новой колее они пропустили лишь один эшелон - в тот же день станцию заняли наши войска.

Эти факты вошли в составленный мною отчет о действиях 4-й воздушной армии по срыву железнодорожных перевозок противника. Он, как вскоре стало известно, привлек внимание командования Военно-воздушных сил. Об успешных действиях пары "охотников"-штурмовиков С. И. Смирнова и С. В. Слепова было доложено Верховному Главнокомандующему. В приказе от 4 мая 1943 года он высоко оценил мужество и боевое мастерство этих летчиков во время налетов на станцию Малороссийская. В приказе подчеркивалось, что этот поучительный опыт надо обобщить и широко внедрить в авиацию при срыве железнодорожных перевозок противника. Вскоре во всех воздушных армиях были выделены специальные эскадрильи и полки штурмовиков-"охотников".

24 января 1943 года Северная группа войск Закавказского фронта была преобразована в самостоятельный Северо-Кавказский фронт. Наша армия вошла в состав нового фронта. Продолжая работать в интересах тех же войск, что и прежде, штаб 4-й воздушной армии примерно через каждые семь - десять суток перебазировался на новое место. И вот в Георгиевске нам впервые довелось своими глазами увидеть следы жутких злодеяний гитлеровцев.

Даже сейчас, спустя десятилетия, тяжело вспоминать об этом. У людей, переживших ужасы войны, прошедших через них, никогда не изгладятся из памяти преступления гитлеровских молодчиков и их гнусных приспешников - изменников Родины, продавшихся оккупантам. Поэтому сейчас, когда на Западе

раздаются голоса о "прощении военных преступников за давностью лет", разум фронтовика негодует, а сердце трепещет жаждой справедливого возмездия.

С тяжелой памятью поднимал записи военных лет: "13 января 1943 года. В Георгиевске фашисты расстреляли 700 жителей. Во дворе помещения, где находилось гестапо, лежат шесть трупов. Они извлечены из окопа, куда гестаповцы сбросили их после убийства. Вот труп женщины, лицо обезображено зверскими пытками. К ее груди прижалась трех-четырехлетняя девочка - так и застыли обе. Рядом женщина лет 28 - 30. Черты лица нежные, красивые и... выколотые глаза. Она - жена командира Красной Армии...

Вот так население Георгиевска убедилось, что означает на деле пресловутый "новый порядок" Гитлера. Жители с ликованием встретили освободителей города. "Наши пришли, родные!" - раздавалось повсюду. Но радость омрачена горем. Фашисты перед уходом оставили на железнодорожной станции вагоны с отравленными продуктами. Изголодавшиеся люди разобрали их, в результате многие отравились и умерли. Тяжело смотреть, как в день освобождения города по улицам на санках везли гробы с жертвами этого зверства. В тот же день у братской могилы жителей города, погибших от рук изуверов в период оккупации, состоялся митинг. Были на нем и мы, работники штаба 4-й ВА, и авиаторы соседних частей. Все, кто выступал, клялись жестоко отомстить фашистам за их злодеяния..."

Еще запись: "28 января 1943 года. Штаб 4-й ВА находится уже в Ставрополе. И здесь, бросая город, фашисты показали звериный оскал. Подожгли, разрушили, взорвали лучшие здания. На центральной улице - коробки сожженных многоэтажных домов. Во время оккупации все евреи были вывезены из города, 5000 человек было расстреляно. В общей могиле обнаружены сотни трупов, среди них немало детей.

...Наши люди с нетерпением ждали освобождения от фашистской неволи. Я остановился в домике Евгении Васильевны, пожилой женщины с чистой душой русского человека. Часто вечерами она рассказывает, как в дни оккупации помогала нашим пленным бойцам. Варила борщ, пекла лепешки, с риском для жизни, как и многие другие женщины, носила еду на лесозаготовки, где работали пленные. Упрашивали часовых передать пищу изможденным людям. Чаще всего им отвечали ударами прикладов и стрельбой. Но это их не останавливало. Каждый день женщины вновь тянулись с узелками к месту работы пленных".

В начале февраля 1943 года, когда войска Южного фронта,

выйдя в район Батайска, отрезали противнику пути отступления с Северного Кавказа на Ростов, остатки разгромленной вражеской группировки стали отходить в сторону Кубани. С этого времени все соединения нашей армии были нацелены на поддержку наступления Северо-Кавказского фронта на краснодарском направлении.

В первых воздушных боях на Кубани противник превосходил нас в силах по количеству самолетов, но качественно наши истребители уже не уступали немецким. К весне 1943 года ВВС Северо-Кавказского фронта в основном завершили перевооружение на новые типы скоростных самолетов. Однако еще не все летчики освоили новые тактические приемы воздушного боя на вертикальном маневре и в боевых порядках, состоящих из пар самолетов. Нередко еще на новых скоростных самолетах-истребителях Як-1, Ла-5, ЛаГГ-3 летчики вели бои по старинке, на горизонтальном маневре. Слабым было взаимодействие между парами внутри боевого порядка.

Тогда командующий приказал приготовить специальную директиву с анализом недостатков и конкретными рекомендациями по ведению воздушного боя на скоростных истребителях. Мне пришлось участвовать в разработке этого документа. Когда он был подготовлен, я получил задание съездить в 16-й гвардейский истребительный авиаполк, слава о котором уже гремела на Кубани, и показать проект директивы его летчикам. Среди "рецензентов" были знаменитые асы - А. И. Покрышкин, П. П. Крюков, Г. А. Речкалов, В. И. Фадеев. Они поделились ценными замечаниями и советами, которые были учтены при подготовке окончательного варианта.

Кроме того, по нашим рекомендациям в дивизиях прошли специальные летно-тактические конференции. На страницах армейской газеты "Крылья Советов" мастера воздушного боя делились опытом с молодыми авиаторами. Словом, к началу крупных воздушных сражений на Кубани летчики в основном знали, как нужно вести воздушный бой на скоростных истребителях.

Кубанские воздушные сражения нашли достойное освещение в военно-исторической литературе. И в первом из них - над Малой землей у Новороссийска с 17 по 24 апреля 1943 года - и во втором - в районе Крымской с 29 апреля по 10 мая - советские летчики нанесли тяжелое поражение немецко-фашистской авиации и завоевали господство в воздухе на данных участках фронта. Несколько по-иному сложилась обстановка в ходе третьего сражения, начавшегося 26 мая. Оно происходило в районе станиц Киевской и Молдаванской. Противнику вначале

удалось овладеть инициативой в воздухе. Нашей авиации пришлось действовать в очень сложных условиях. Хочу остановиться на этих боях подробнее, потому что дальнейшие события в жизни моих однополчан были связаны именно с ними.

После "кавказского" периода 88-й истребительный авиаполк был переброшен на Кубань. Надо ли говорить, с какой радостью встретил я в те дни пришедшее в штаб известие о том, что в 229-ю истребительную авиационную дивизию нашей армии прибывает из Закавказья мой родной 88-й. Мы вновь оказались рядом, и я надеялся, что в своей новой роли смогу быть полезен однополчанам.

Получилось так, что им пришлось с ходу включаться в третье воздушное сражение на Кубани. К. А. Вершинин позже вспомнит, как оно началось:

"Когда наши войска захватили вторую полосу вражеской обороны, над полем боя появились немецкие бомбардировщики. Западнее Краснодара противник сосредоточил около 1400 самолетов. Перебросив их поближе к району боев, гитлеровцы получили возможность наносить удары большими группами - по 200 300 бомбардировщиков в каждой". И дальше: "Истребители 4-й воздушной армии вели героическую борьбу с вражеской авиацией, срывали прицельное бомбометание по войскам, заставляли многих немецких летчиков поворачивать вспять. Однако полностью предотвратить организованные действия противника не могли".

Эти слова в полной мере должны быть отнесены и к боевым действиям над "Голубой линией" летчиков 88-го полка. Но прежде чем обратиться к этим событиям, расскажу о некоторых переменах в жизни однополчан. Во-первых, за минувшие месяцы - с ноября 1942-го по май 1943 года - летчики полка полностью освоили поступившие на вооружение новые истребители ЛаГГ-3. Во-вторых, изменилась организационная структура части: вновь была создана третья эскадрилья, звенья стали состоять из четырех самолетов. Количество машин в полку возросло с двадцати до сорока. Соответственно почти вдвое увеличился летный состав, в основном за счет молодых летчиков - выпускников военных авиашкол Закавказья. Значительно пополнился технический состав полка.

Произошли изменения и в руководстве части. Командирами эскадрилий стали старшие лейтенанты А. А. Постнов и В. А. Князев. Капитан В. И. Максименко, вернувшись из госпиталя, был утвержден штурманом полка. Изменилось служебное положение комиссара полка В. Е. Потасьева. С октября 1942 года в Красной Армии был упразднен институт комиссаров и введена должность

заместителя командира по политчасти. Потасьев получил звание майора.

Наконец, преобразился внешний вид моих однополчан. Взамен шпал и кубарей в петлицах были введены погоны, и в новой форме авиаторы выглядели более подтянуто, молодцевато. Это поднимало дух, заряжало энергией.

По вполне понятным причинам меня интересовало и волновало положение дел в штабе полка, где руководить временно оставался помощник начальника штаба по связи майор Ф. А. Тюркин, назначенный через некоторое время заместителем начальника штаба. Вскоре я узнал, что мое место занял опытный летчик-истребитель майор С. Н. Тиракьян. Это известие порадовало меня: дело попало в надежные руки.

Итак, полк прибыл на кубанскую землю 23 мая и уже через три дня включился в работу. Только 26 мая летчики совершили 56 боевых вылетов - с учетом того, что командир дивизии ограничил им, как "новичкам", количество заданий. Тем не менее уже в этот день были одержаны первые победы в воздухе. Так, группа А. Постнова из шести самолетов приняла неравный бой с двадцатью четырьмя машинами гитлеровцев - у немцев было 10 бомбардировщиков, остальные - истребители. Сбив один "мессер" и сохранив свои ряды, отважная шестерка заставила неприятеля повернуть вспять.

Следующие дни были еще более горячими. Нередко в воздухе оказывались с обеих сторон десятки самолетов. Такого не довелось видеть с начала войны даже самым бывалым ветеранам. Однако на выручку им приходил приобретенный за два года опыт, хорошая морально-психологическая подготовка к боевым действиям в необычной, резко меняющейся обстановке. Важным подспорьем нашим истребителям стала радионаводка, поскольку самолеты ЛаГГ-3 уже оснастили бортовыми радиостанциями. Тогда даже самые закоренелые "ретрограды" были посрамлены в скептическом отношении к радиосвязи после первых успешных действий в воздухе, которые благодаря умелому управлению с земли стали заметно четче, грамотней и целенаправленней. Добавлю к этому, что за "дирижерским радиопультом" в этих боях стоял опытный командир подполковник И. М. Дзусов, хорошо знакомый летчикам полка еще по совместным действиям на Донбассе и Северном Кавказе. В период кубанских сражений он был командиром авиадивизии, в рядах которой дрались Александр Покрышкин и другие прославленные летчики.

28 мая в полку у нас отличился младший лейтенант П. В. Селезнев, один из молодых летчиков. Шестерка Кубати Карданова, в которую он входил, вылетела на отражение налета

крупной группы вражеских бомбардировщиков. Наблюдатели насчитали до 50 машин Ю-87, в сопровождении 14 истребителей Ме-109 направлявшихся к станице Киевской, где ожесточенный бой вели наши наземные войска. Летчики окрестили самолеты Ю-87 "лапотниками" - за обтекатели неубирающихся шасси, и впрямь напоминавшие лапти. Так вот впереди этой колонны летела шестерка новеньких "Фокке-Вульф-190", разрекламированных фашистами. Она, по-видимому, имела задачу вытеснить наших истребителей из района удара "юнкерсов".

- Парой самолетов отвлечь "фоккеров" на себя! - раздался в шлемофонах зычный голос Дзусова. - Ваша цель - бомберы. Бейте их основными силами!

Так и сделали: старший сержант В. Д. Резник и сержант А. А. Харенко бросились на перехват истребителей. Оставшаяся четверка изготовилась к атаке по бомбардировщикам. "Фоккеры" сначала устремились к паре Резника, а потом переключились на группу Карданова, поняв, что главная опасность угрожает оттуда.

- В бой с истребителями не вступать! - хладнокровно наставлял с земли Дзусов.- Атакуйте только бомбардировщиков!

И все же летчикам пришлось принять навязанный немцами бой. В первой атаке Селезнев сбил одного "фоккера". Остальные в злобе решили поживиться более легкой добычей - снова вернулись к паре Резника. А та, слишком далеко оторвавшись от основной группы, устремилась к неприятельским бомбардировщикам, не заметив, что пять оставшихся "фоккеров" переключились на нее. Эта опрометчивость обошлась слишком дорого. Истребители врага перехватили и сбили оба наших самолета. Резник успел выброситься с парашютом, а Харенко погиб.

Тем временем Карданов вместе со своими ведомыми врезался снизу в самую гущу бомбардировщиков, одновременно умело прикрывшись ими сверху от истребителей сопровождения. Боевой порядок колонны был нарушен, и самолеты врага побросали бомбы в чистое поле. Летчики сбили четыре бомбардировщика, два из них были на счету Селезнева. За три сбитых в этом бою самолета молодого летчика вскоре наградили орденом Красной Звезды.

Не выдержали гитлеровские бомбардировщики натиска отважной четверки дрогнули и развернулись назад. Но истребители врага (их осталось девятнадцать) решили расправиться с дерзкими "лагами". Действуя попарно, умело маневрируя, сохраняя присутствие духа и хладнокровие, наши летчики сумели вырваться из вражеского кольца и благополучно

вернуться на аэродром.

На следующий день шестерка капитана В. А. Колесника встретила еще более многочисленную колонну врага - 70 бомбардировщиков и 20 истребителей. Тогда немцы потеряли пять машин. А наша группа закончила бой без потерь. Даже такое простое сопоставление цифр в этих схватках говорит о силе духа советских летчиков, о их высочайшем летном мастерстве.

Утро 3 июня выдалось холодное, хмурое. Тяжелые свинцовые облака медленно плыли над полями, неохотно пропуская редкие солнечные лучи. Дул сильный ветер. Погода для активных действий авиации мало подходящая и в то же время вполне благоприятная для вражеской разведки с воздуха: под прикрытием облаков неприятель мог неожиданно и незаметно подкрасться к нашим объектам. С этим обстоятельством было связано первое боевое задание дня - комэску А. А. Постнову и еще нескольким опытным летчикам с рассветом быть готовыми к вылету на случай перехвата воздушного разведчика.

Ранним утром действительно раздался звонок из штаба дивизии. Начальник штаба подполковник А. Н. Ильенко сообщил, что, по имеющимся данным, фашистский самолет ведет разведку над нашими аэродромами, направляясь к станице Старонижнестеблиевской. Командир дивизии приказал немедленно поднять в небо пару самолетов. В машине напарника Постнова неожиданно забарахлил мотор, и старшему лейтенанту пришлось стартовать одному. Он пролетел по курсу не больше трех минут, когда увидел чуть выше и впереди себя метров на сто вынырнувший из облаков "Юнкерс-88". Немецкий летчик, очевидно, тоже заметил преследователя и тут же скрылся в облаках. Но ненадолго. Через несколько минут они вновь оказались рядом. Постнов быстро пошел на сближение и в упор открыл огонь по правому мотору вражеской машины.

"Юнкерс" клюнул носом, а затем взмыл вверх, рванувшись к спасительным облакам. Однако Постнов успел заметить черные клубы дыма, повалившие из-под правого крыла. "Готов фашист! - весело подумал он.- Далеко не уйдет..." Так оно и вышло. Через несколько секунд тот, теряя высоту, вновь показался из-за облаков. Алексей успел повторно атаковать неприятельский самолет, сосредоточив огонь по его левому мотору. Теперь врагу оставался один курс - в землю, и он скоро упал на окраине нашего аэродрома.

Начальник штаба полка майор С. Н. Тиракьян с тремя механиками вскочил в полуторку и помчался к месту падения вражеского самолета. Машина горела ярким факелом, и невозможно было понять, спасся ли ее экипаж. В это время над

местом пожара появился наш По-2. Летчик выразительно покачал крыльями и затем со снижением направил самолет к густому кустарнику за аэродромом. Стало ясно: гитлеровцы успели выскочить из горящей машины и сейчас пытались скрыться в зарослях.

Но им это не удалось. Группа Тиракьяка вскоре догнала их. Под дулом автомата командир "юнкерса" и штурман, бросив на землю парабеллумы, понуро потянули руки вверх. Стрелок, как выяснилось, был убит в воздухе.

Когда Постнов зарулил на стоянку, к землянке командного пункта подъезжала машина с пленными гитлеровцами. Командир "юнкерса", майор с Железным крестом на мундире, угрюмо оглядывался, переминаясь с ноги на ногу. В плотном кольце обступивших его летчиков и техников хмуро, но настойчиво искал кого-то. Наконец фашист спросил, кто же его сбил. Командир полка Маркелов указал на Постнова, и тогда немец насупился еще больше: видимо, обескуражило бывалого вояку, что сбил его совсем молодой русский летчик.

Запомнился мне тогда еще один боевой вылет нашего полка в тот напряженный день. На задание ушла шестерка под командованием лейтенанта Е. А. Пылаева. Все пять его подчиненных были молодыми, мало обстрелянными в боях летчиками - у каждого на счету только по 10 - 12 боевых вылетов. Опыта, конечно, маловато, но желания побыстрее схватиться с врагом, отличиться в бою - хоть отбавляй. Такой энергией нужно управлять умело, чтобы избежать неоправданных потерь. Летчики Т. Агапов, В. Иванов, Н. Шаронов, Е. Щербаков. В. Шулятьев в полку появились недавно, и командиру тоже хотелось, чтобы этот, один из первых боев прошел удачно, дал молодым воздушным бойцам отведать вкус победы, прибавил бы мужества и уверенности в своих силах. Группе же предстояло прикрывать наши наземные войска в районе станицы Киевской.

И вот Пылаев услышал в шлемофоне голос подполковника Дзусова с главной радиостанции наведения:

- К линии фронта идут несколько групп бомберов - до восьмидесяти "юнкерсов". Атакуйте головную группу. Вас прикроют "яки".

- Понял. Выполняю,- ответил Пылаев и вскоре увидел, как к "мессерам", расчищавшим дорогу перед своими бомбардировщиками, устремилась восьмерка "яков". Их вел в бой заместитель командира эскадрильи старший лейтенант И. М. Горбунов - летчик из 42-го гвардейского истребительного авиаполка.

"Яки" четко выполнили указания Дзусова: бомбардировщики

остались без прикрытия. Заметив это, Пылаев устремился к головной группе и метким огнем поразил сначала один, а вскоре второй "юнкерс". Как бы прошив строй вражеских самолетов, наши истребители вели по ним прицельный огонь. Боясь столкнуться с ними, один из фашистов шарахнулся в сторону и врезался в свою же машину. Оба самолета, разваливаясь на глазах, полетели на землю. Гитлеровцы запаниковали ряды их расстроились. Бомбы полетели куда попало, и часть угодила по собственным войскам.

Вдохновленный удачей, Пылаев повел свою шестерку на новую группу бомбардировщиков. И надо же было такому случиться, что в повторных атаках каждый из молодых пилотов сбил по одному самолету противника. Да еще наши зенитчики подсыпали врагу перца - сразили три машины. Вражеский налет был успешно отражен: неприятель потерял 12 самолетов, у нас - без потерь. Командир группы Евгений Пылаев за тот бой был награжден орденом Красного Знамени, а его молодые соратники - все пятеро - орденами Красной Звезды.

Не менее напряженный бой в тот же день пришлось вести и шестерке командира эскадрильи старшего лейтенанта В. А. Князева, в которую вошли опытные летчики капитан В. И. Савельев, лейтенант А. П. Лукин, младший лейтенант Г. И. Афанасенко, старшие сержанты В. В. Собин и Н. Г. Огородников. В заданном районе близ населенных пунктов Благодарное и Подгорный на высоте 200 метров они засекли колонну из 30 бомбардировщиков Ю-87. Стремительной атакой в лоб наши летчики разрушили строй противника, а затем, разбившись на пары, нападали на фашистов неожиданно, с разных сторон.

Пара Князев - Собин атаковала первую девятку противника, Лукин Огородников - вторую. Савельев - Афанасенко прикрывали товарищей сверху. Дважды атаковал "юнкерс" Князев и со второго захода поджег вражеский самолет. Прикрывавший командира Собин открыл огонь по второму "юнкерсу" и тоже отправил гитлеровца в землю. Такая же участь постигла еще один самолет немцев - и снова от руки Собина. По одному бомбардировщику удалось сбить Лукину и Огородникову. Один "юнкерс" поджег Афанасенко. Однако он неосмотрительно оторвался от Савельева, был атакован "мессером", внезапно выскочившим из-за облаков, и, как говорится, на честном слове и на одном крыле пошел к своему аэродрому. Заметив, что товарищ попал в беду, Князев бросился прикрывать его. Уже за линией фронта при вынужденной посадке самолет развалился, но Афанасенко отделался только ушибами.

Вот сколько событий вместил в себя всего лишь один день

жизни полка на войне. Таким же напряженным он был и для других авиационных частей нашей армии. В последующие дни накал воздушных боев начал спадать. Враг, не выдержав натиска советских летчиков, стал сдавать позиции. В его налетах бомбардировщиков участвовало все меньше и меньше. Третье воздушное сражение было выиграно нами. За его период - с 26 мая по 7 июня - было проведено 364 воздушных боя и сбито 315 самолетов противника.

Подводя итог боевых действий авиации на Кубани, Военный совет Северо-Кавказского фронта в приказе от 21 июня 1943 года отметил:

"В результате воздушных сражений победа, бесспорно, осталась на нашей стороне. Противник не добился своей цели. Наша авиация не только успешно противодействовала врагу, но и одновременно вынудила немцев прекратить воздушные бои и убрать свою авиацию".

Вклад 88-го истребительного авиаполка в эту победу был весомым - летчики сбили в кубанском небе более сорока вражеских самолетов, в том числе: Афанасий Лукин - шесть, Евгений Пылаев - пять, Василий Князев и Василий Собин - по четыре. За героизм, проявленный в боях на Кубани и Тереке, четырем асам полка Указом Президиума Верховного Совета СССР от 24 августа 1943 года было присвоено звание Героя Советского Союза. В ряд полковых героев встали К. Л. Карданов, В. А. Князев, В. А. Колесник, А. А. Постнов.

Полк с честью прошел через горнило третьего кубанского сражения, и мне было отрадно это сознавать. Работая в штабе армии, составляя документы, обобщающие боевой опыт нашей авиации в небе Кубани, я, по возможности, продолжал приносить пользу родному полку. Частенько в круговерти будничных дней ловил себя на мыслях о своих полковых друзьях, радовался каждому сообщению об их подвигах, с особым интересом читал в отчетных документах штаба 229-й авиадивизии поучительные примеры и эпизоды из боевых действий 88-го истребительного.

17 июня 1943 года, в период недолгого затишья между боями, в торжественной обстановке наш полк отмечал свою третью годовщину. Среди почетных гостей был Александр Иванович Покрышкин, летчик, чье имя уже к тому времени становилось легендарным. А для пилотов 88-го он был собратом по оружию, по совместным битвам в небе Украины, Дона, Кавказа, Кубани.

В моей памяти отчетливо сохранилась эта встреча в станице Новоминской, рассказы и воспоминания друзей-однополчан, здравицы в честь ветеранов полка, теплые слова поддержки и напутствия молодым, веселье, шутки, надежда, с которой

однополчане говорили о скорей победе (так всем хотелось приблизить ее!), и грустные минуты, когда вспоминали ушедших, погибших. Это была волнующая встреча, а для молодежи и полезная - ей предстояло перенимать не только боевой опыт, но и высокий моральный дух старших товарищей.

В августе 1943 года в полк пришел приказ о назначении подполковника А. Г. Маркелова заместителем командира 229-й истребительной авиационной дивизии. Командиром полка стал Герой Советского Союза майор В. И. Максименко. Тепло и чуточку грустно провожали летчики своего боевого командира, который провел полк через самые трудные военные годы, сумел сплотить очень разных людей в дружный боевой коллектив. Да и сам Андрей Гаврилович не мог скрыть волнения разлуки. Два года бок о бок с людьми, которые тебя понимают и ценят, многого стоят. Но Маркелов понимал, что его преемнику Максименко в эти минуты было еще труднее - перед неизвестностью: "Справлюсь ли?" Прочитав эту естественную мысль на его озабоченном лице, Маркелов энергично пожал руку друга и, стряхнув грусть, бодро сказал:

- Трудно будет вначале. Да только нам ли с тобой, Василий Иванович, бояться трудностей? И я ведь не за тридевять земель уезжаю: постараюсь помогать из дивизии родному полку. Сверху-то некоторые вещи даже чуть виднее...

Стояло знойное кубанское лето. В воздухе и на земле после проведенных войсками фронта операций шли, как писалось в сводках, бои местного значения. Северо-Кавказский фронт готовился к решающему наступлению на врага, чтобы очистить от него Краснодарский край. Добрые вести приходили и с других фронтов.

Завершилась блистательной победой Курская битва - одно из важнейших и решающих событий Великой Отечественной войны. Крах операции "Цитадель" поставил немецко-фашистскую армию перед катастрофой. Победой под Курском и выходом советских войск к Днепру завершился коренной перелом в ходе войны.

5 августа 1943 года в столице нашей Родины прогремел первый салют - в честь доблестных советских войск, освободивших Орел и Белгород. Потом были салюты в честь освобождения Харькова, Таганрога, других городов. 16 сентября Москва салютовала освободителям Новороссийска - воинам Северо-Кавказского фронта, то есть и моим однополчанам.

В начале сентября войска соседних Южного и Юго-Западного фронтов отбили у гитлеровцев и вернули Родине Донецкий бассейн - важнейший промышленный район страны. Наступление Красной Армии на Левобережье Днепра и в Донбассе создавало

благоприятные условия для разгрома противника на Таманском полуострове, который он удерживал как аванпост, прикрывавший захваченный им Крым.

Эти дни относительного спокойствия перед броском на Таманский полуостров были использованы командованием 88-го авиаполка для усиленной партийно-политической работы. В беседах, политинформациях, на партийных и комсомольских собраниях обсуждались вопросы подготовки воинов к предстоящему наступлению. Шел разговор о грядущих трудностях - полк ждали выведенные из строя гитлеровцами аэродромы, опустошенные населенные пункты и главное - новые ожесточенные бои над Таманью, а затем над Крымом.

Впервые за годы войны официально и торжественно в полку был отмечен праздник авиаторов - День Воздушного Флота СССР. На собрании личного состава 18 августа летчиков и техников приветствовал командир полка В. И. Максименко. С докладом выступил заместитель командира полка по политчасти В. Е. Потасьев. А потом состоялся концерт художественной самодеятельности. На бис повторили веселый народный танец неразлучные друзья Виталий Волошинов и Вагро Сааков. Владимир Резник озорно пел частушки собственного сочинения. Николай Филатов вдохновенно читал Маяковского.

Этот праздник многие мои однополчане встретили с новыми воинскими званиями. В. А. Колесник, незадолго до того назначенный помощником командира полка по воздушно-стрелковой службе, стал майором, В. А. Князев и А. А. Постнов - капитанами, А. П. Лукин и Е. А. Пылаев - старшими лейтенантами, В. В. Собин - лейтенантом.

И вот начало сентября. Полк получил ответственную боевую задачу участвовать в Новороссийской операции, находясь в оперативном подчинении командующего ВВС Черноморского флота генерала В. В. Ермаченкова. На его командный пункт в Геленджике был срочно вызван командир полка майор Максименко. Здесь его встретил начальник штаба генерал Б. Л. Петров и познакомил с характером предстоящих действий.

- Перед вами две важнейшие задачи: вести воздушную разведку в интересах всей операции и прикрывать действия 11-й штурмовой авиадивизии ВВС флота. В первом случае будете получать указания из нашего разведотдела, во втором - от командира 11-й дивизии подполковника А. А. Губрия. Приказ командующего завтра же перелететь полком на полевой аэродром под Геленджик.

Не теряя времени, Максименко решил познакомиться с новым местом базирования полка. Взлетно-посадочная полоса

упиралась прямо в горы. При неудачном заходе на посадку второго круга уже не сделаешь. Да и взлетать там можно было только в сторону моря. А если откажет мотор - куда деваться? Каждый раз, стало быть, летчику необходим предельно точный расчет. Права на ошибку не оставалось.

Вернувшись в полк, Василий Иванович поделился впечатлениями со своими ближайшими помощниками и, "закрыв сомнения", сказал:

- Так что, друзья, будем работать без ошибок. Группу прикрытия штурмовиков возглавят Постнов и Карданов, разведчиков - Князев.

Остаток дня и всю ночь техники готовили машины к перелету. Было принято довольно рискованное, но в тех условиях единственно верное решение: на борт каждого самолета взять по одному технику, чтобы осуществить перелет в Геленджик как можно быстрее. Старшим этой группы техников был Александр Пассек.

Уже на рассвете 10 сентября первые самолеты полка начали разведывательные полеты. Разведдонесений с нетерпением ждали в штабе ВВС Черноморского флота, ибо уже ночью начался штурм Новороссийска. Однако найти противника оказалось непростой задачей, он расположил свои резервные наземные части в близлежащих к городу населенных пунктах, использовав для маскировки горный ландшафт окрестностей. Лишь с третьего захода группе Князева удалось обнаружить скопление крупных сил врага, о чем он немедленно передал на землю по радио. Возвращаясь с задания, Князев повстречал в воздухе группу Постнова, сопровождавшую штурмовиков 11-й дивизии. Они шли курсом на Малую землю.

Справа по курсу в дыме пожарищ сползал к Цемесской бухте Новороссийск. За дымной пеленой смутно угадывались руины разрушенных зданий. Один из очагов боя охватил населенный пункт Станичка, где фактически не осталось ни одного целого дома. Огненные разрывы снарядов вздымали истерзанную землю. Но цель штурмовиков была впереди, за горой Мысхако, у подножия другой горы - Сахарной головы, где противник создал ключевую позицию, преграждавшую подход к Новороссийску с северо-запада. Здесь враг оборонялся особенно упорно, не желая открывать ворота в город. На эту позицию и обрушили удар наши штурмовики.

Постнов и его товарищи, прикрывая их на случай атаки "мессеров", смогли наконец увидеть легендарную. Малую землю. Это название звучало в сводках, не сходило со страниц фронтовых газет. Оно было неразрывно связано с невиданным героизмом советских десантников, удерживавших клочок земли под носом у фашистов, сковывавших их боевые действия на соседних участках фронта, мешавших использовать удобную Цемесскую бухту для морских перевозок. Постнов вспомнил рассказы приезжавшего в полк Александра Ивановича Покрышкина об апрельском воздушном сражении над Малой землей, когда враг предпринял отчаянную попытку сбросить дерзких десантников в море. Но летчики пришли на выручку героическому десанту, отразившему все вражеские атаки: более ста фашистских самолетов было сбито тогда.

И вот теперь летчики 88-го истребительного кружили над Малой землей, прикрывая штурмовиков. Им предстояло поддержать с воздуха десантников. Но враг не дремал. Уже во втором боевом вылете в район Сахарной головы группа из 20 штурмовиков в сопровождении шестерки "лагов" во главе с командиром полка В. И. Максименко столкнулась с "мессерами". Командир принял бой. Мощным заградительным огнем наши истребители отбили атаки противника, и штурмовики выполнили боевую задачу. Вся группа вернулась на аэродром.

Летчикам нашего полка в дни тяжелых боев за Новороссийск приходилось не только вести разведку и сопровождать штурмовики. Они не раз с бреющего полета уничтожали зенитные точки врага, пристроенные на чердаках домов или прямо на улицах города. В 24 штурмовках был подавлен огонь 11 зенитных установок, сожжено 16 автомашин неприятеля, взорван склад боеприпасов{8}.

Противник решил ответить ударом на удар: немцы пристрелялись к аэродрому полка, осыпая его градом артиллерийских снарядов именно в момент взлета и посадки самолетов. Понятно, трудно было в таких условиях работать и летчикам, и техникам. Тем не менее каждый самолет через 20 - 30 минут после посадки был готов к выполнению очередного задания.

16 сентября мы услышали сообщение по радио о том, что войска Северо-Кавказского фронта во взаимодействии с кораблями и частями Черноморского флота в результате смелой операции - ударом с суши и высадкой десанта с моря - после ожесточенных боев штурмом овладели городом Новороссийск. В приказе Верховного Главнокомандующего были отмечены особо отличившиеся части и соединения, и среди них 88-й

истребительный авиационный полк. Всем им было присвоено наименование Новороссийских.

Радостно встретили это сообщение в полку. В тот день, 16 сентября, в гостях у летчиков побывали моряки - делегация Черноморского флота. Боевое содружество было скреплено торжественным и волнующим актом: в знак признательности за поддержку с воздуха моряки нанесли на каждую полковую машину военно-морскую эмблему. Синий якорь на зеленом поле хвостового оперения напоминал отныне, что хозяин этого самолета отличился в боях за освобождение Новороссийска.

После освобождения Новороссийска войска Северо-Кавказского фронта, несмотря на неблагоприятные условия местности, успешно развивали наступление. Перед ними стояла задача нанести удар по вражеским войскам в низовьях Кубани, полностью освободить Таманский полуостров. Гитлеровцы, опасаясь быть отрезанными от переправ в Крым, начали поспешное отступление. Колонны вражеских войск потянулись к Керченскому проливу. Над ними кружили наши истребители и штурмовики - успешно вели разведку, штурмовали врага. К рассвету 9 октября советские войска прорвали последний рубеж противника и вышли к берегу Керченского пролива. Прижали разорванные в клочки части врага к морю и уничтожили их. За вклад в этот крупный успех войск Северо-Кавказского фронта 229-я истребительная авиационная дивизия, в которую входил 88-й полк, получила почетное наименование Таманской.

Закончился короткий, но важный этап во фронтовой жизни однополчан, закончился победой.

В начале ноября части Северо-Кавказского фронта успешно форсировали Керченский пролив и закрепились на плацдарме северо-восточнее Керчи. После этого фронт, выполнивший свои задачи, был расформирован. Из его войск создана Отдельная Приморская армия, в которую и вошла 4-я воздушная армия со своими частями и соединениями. 88-й истребительный авиаполк вместе с 249-м авиаполком был переведен в станицу Фонталовскую, на подготовленный грунтовой аэродром. Полгода, впервые так продолжительно за минувшие дни войны, полк базировался на одном месте. Личный состав здесь имел постоянную крышу над головой. Это создавало хорошие предпосылки для боевой работы, уверенных и обдуманных действий по ту сторону пролива. А там было жарко, несмотря на подступавшую зиму 1944 года.

Бомбардировщики врага - группами до 20 - 30 самолетов - поддерживали с воздуха свои войска, пытавшиеся сбросить обратно в море наш десант. В свою очередь 4-я воздушная армия

должна была прикрыть его надежным щитом и не пропустить немецкие бомбардировщики к портам Таманского полуострова. В ожесточенных воздушных схватках успех сопутствовал нашим летчикам. Большим подспорьем в борьбе с вражеской авиацией стали в этот период радиолокационные станции отечественного производства РУС-2. Они обнаруживали бомбардировщики противника за десятки километров до линии фронта и помогали летчикам заранее подготовиться к встрече с ними. На подступах к переднему краю в действие вступала главная радиостанция наведения, с помощью которой боевые вылеты наших истребителей координировал заместитель командующего 4-й воздушной армией генерал С. В. Слюсарев. По сигналам радиолокаторов непосредственные задачи авиаполкам ставили командир 229-й истребительной дивизии полковник М. Н. Волков или его заместитель подполковник А. Г. Маркелов.

К тому времени в 88-м полку произошли некоторые изменения. Очередное повышение по службе получил Василий Артемьевич Колесник - его назначили командиром 805-го истребительного авиационного полка.

В начале декабря 1943 года мы встретились с Колесником в штабе 4-й воздушной армии. Он был чем-то явно расстроен.

- Каким ветром к нам в штаб, Василий Артемьевич? - поинтересовался я.

- Был у командующего по его вызову.

- Если не секрет, по какому вопросу?

- Секрета нет. Командующий предложил мне принять 805-й полк..

- Значит, вас можно поздравить!

- Спасибо, Георгий Андреевич. Но признаться откровенно, назначение не радует. Просил оставить меня в нашем полку. Сами знаете, каково расставаться с друзьями-однополчанами.

- Знаю, Василий Артемьевич. И понимаю вас. Но идет война, не мы выбираем службу, а она нас.

- Это я тоже понимаю. И естественно, подчинился приказу. Но на душе невесело - и ничего с этим не поделаешь...

Мы не виделись больше года, никаких перемен в Колеснике я не заметил, кроме, правда, одной - весьма существенной: на его гимнастерке сияла Золотая Звезда Героя Советского Союза. О вручении высших наград Родины моим бывшим однополчанам Алексею Постнову, Кубати Карданову, Василию Князеву и Василию Колеснику я с великой радостью читал в репортаже "Торжество новороссийцев" в нашей армейской газете "Крылья Советов" от 8 октября 1943 года, Читал выступление Алексея Постнова от имени награжденных - и будто слышал знакомый

голос: "Товарищи, не жалея сил, не щадя жизни, мы дрались и побеждали. Клянемся и впредь умножать славу русского оружия. Россию нельзя победить, она могуча и необъятна. В рядах нашей армии и флота с одинаковой силой и упорством сражаются сыны всех национальностей нашей социалистической Отчизны. Вот и сегодня мы, удостоившиеся звания Героя Советского Союза, представляем четыре национальности, являем собой символ великой и непоколебимой дружбы народов Советского Союза. В жестоких сражениях с врагом мы оправдаем доверие, оказанное нам Коммунистической партией и Советским правительством".

Они оправдали это доверие: за годы войны отважная четверка героев только в воздушных боях уничтожила около 70 вражеских самолетов. Немалую лепту в ратный подвиг новороссийцев внес Василий Артемьевич Колесник. Я и сейчас, спустя десятилетия, помню его молодым, по-военному подтянутым. С юности пристало к нему шутливое прозвище "цыган" - за жгуче-черные волосы, за лихой нрав, за неуемную энергию. Его карие, с хитринкой глаза будто постоянно спрашивали: "Ну-ка, послушаю, что ты мне еще скажешь". Вместе с тем он был человеком волевым, умеющим отстоять свое мнение, защитить, когда надо, друзей. Ну а мне лично импонировало еще и то, что были мы с ним земляками - оба с Харьковщины.

Конечно же по заслугам выдвигали Колесника на ответственную должность командира полка. Вся предыдущая боевая жизнь летчика логически вывела его на эту и последующие высоты. До армии крестьянский парень из бедной семьи, он с детства познал нелегкий труд земледельца. Его судьба была судьбой поколения комсомольцев 20 - 30-х годов - ликбез, рабфак, институт (педагогический). Правда, чтобы помочь семье, институт пришлось бросить, но какое-то время Василий все же поработал учителем начальных классов. А потом, когда родным стало материально полегче и позволили обстоятельства, он снова бросился вдогонку за знаниями - поступил в сельскохозяйственный институт. Но и на этот раз парню не суждено было освоить мирную профессию. В 1936 году по комсомольской путевке Василия направили в Харьковскую школу военных летчиков. Так он пришел в авиацию...

Каждому летчику особенно памятна первая победа в воздушном бою. Для Колесника она помечена августом 1941 года. Наш полк прикрывал тогда мосты через Днепр в районе Днепропетровска. Воздушная обстановка была сложная. Вражеские истребители чувствовали себя хозяевами в нашем небе - у них был явный численный перевес и качественное превосходство в боевой технике. Они не боялись залетать в

районы базирования наших авиачастей, подстерегая самолеты, возвращавшиеся с задания. Чтобы помешать этому, мы стали выделять небольшие группы истребителей для патрулирования в районе аэродрома, чтобы при необходимости отбить атаку вражеских "охотников".

28 августа Колесник в составе такой группы патрулировал над полевым аэродромом Подпильня, недалеко от Днепропетровска. И вот он заметил, как на бреющем полете "мессершмитт" заходит в хвост нашему И-16, идущему на посадку. Мы с аэродрома в бессилии и отчаянии наблюдали, какой опасности подвергался наш летчик: мгновение - и фашист откроет по нему огонь. Но Колесник на какой-то миг опередил врага и меткой атакой сразил его. На окраине аэродрома вспыхнул факел от взорвавшегося стервятника. А наш самолет благополучно приземлился, и летчик с И-16 не знал, как и благодарить своего спасителя...

В ту зиму нашему полку нередко приходилось нести воздушную разведку над оккупированной врагом частью Донбасса. Гитлеровцы подтягивали резервы, готовясь к летнему наступлению. Командованию Южного фронта нужны были данные о положении войск и намерениях противника. Но погода затрудняла воздушную разведку - снегопады, низкая облачность, плохая видимость, постоянная угроза врезаться в терриконы да эта россыпь населенных пунктов, похожих друг на друга.

Мне не раз приходилось ставить Колеснику задачи на разведку, принимать от него доклады о боевых вылетах. И всякий раз я поражался, как Василий Артемьевич умудрялся увидеть и запомнить такие мельчайшие детали и подробности о вражеских войсках, которые другие летчики попросту не замечали. 19 января 1942 года Василий Колесник и Павел Лазюка, несмотря на крайне неблагоприятные метеоусловия, обнаружили с воздуха крупную группировку противника в районе Чистяково. Командующий ВВС Южного фронта генерал К. А. Вершинин объявил им за это благодарность.

Мне же запомнился разведывательный полет этой пары в начале февраля. В конечном пункте маршрута, под городом Сталино (Донецком), их внезапно, атаковала шестерка "мессершмиттов". В неравном бою не раз создавалась критическая ситуация, когда вражеские истребители разъединяли Колесника и Лазюку и поодиночке брали в клещи. Но всякий раз наши летчики, искусно маневрируя, уходили от наседавшего врага и в свою очередь лобовыми атаками наносили ответные удары. Колеснику удалось тогда сбить один истребитель противника. Остальные после безуспешного преследования отстали. А наши

разведчики благополучно вернулись на аэродром. Помню, стоял сильный мороз, а они вылезли из кабин мокрые, словно из бани...

Итак, Василий Артемьевич был назначен командиром 805-го истребительного авиаполка. Вместо него помощником командира 88-го полка по военно-стрелковой подготовке стал Евгений Пылаев. Штурманом полка назначили Кубати Карданова, Афанасия Лукина - командиром эскадрильи.

Именно ему, Лукину, и Василию Собину, командиру звена, 21 ноября 1943 года довелось провести памятный всем воздушный бой. Две четверки ЛаГГ-3 поднялись тогда на перехват бомбардировщиков противника. Первая группа - восемь "юнкерсов" под прикрытием четырех "мессеров" - уже прорвалась к переднему краю и начала бомбить наши позиции на керченском плацдарме. Лукин скомандовал Собину отвлечь истребителей на себя и затем атаковать вторую группу "юнкерсов", а сам повел свою четверку на первую группу. Под прикрытием старшего лейтенанта Г. И. Наумова Лукин стремительно атаковал и с первого же захода подбил один "юнкерс". Радиостанция наведения подтвердила с земли:

- Горит. Бей другого!

Лукин бросился догонять еще один самолет врага и вскоре метким огнем метров со ста поджег и его. Но в это время "мессеры" сумели подбить машину одного из ведомых - лейтенанта Н. Г. Шаронова. Тому на подмогу бросился Наумов - отогнал истребителей и заодно сбил "юнкерс". А Шаронов повел свою горящую машину к нашей территории.

Успешно атаковали врага и летчики собинского звена. Всего в этой схватке наши истребители - восемь машин против вражеских двадцати - сбили четыре "юнкерса", один "мессер", еще один Ю-87 подожгли, и тот, потянув за собой черный шлейф, со снижением ушел за линию фронта.

Немало подобных боев довелось провести нашим летчикам в районе Керчи в хмурые дни осени и зимы 1943/44 года. За одним из них как-то наблюдал командующий 4-й воздушной армией генерал-полковник авиации К. А. Вершинин. После этого он прислал телеграмму командиру 229-й авиадивизии:

"14 января 1944 года в 16.00 группа бомбардировщиков Ю-87 была встречена на подходе к району Керчи и решительными атаками окончательно рассеяна, в панике она побросала бомбы. Большинство бомб упало в море. Это происходило на глазах у всех наземных войск. Один самолет противника был буквально загнан в море и утонул вместе с экипажем. Личному составу групп Князева, Лукина, Павлова, Макарова за храбрые и упорные атаки, закончившиеся победой, объявляю благодарность"{9}.

В результате активных действий наших истребителей противник в начале 1944 года был вынужден выполнять бомбометание с высоты 3500 - 4000 метров. Это заметно снижало эффективность действия немецких бомбардировщиков, заставляло врага переходить на ночные полеты, но и они желаемого результата не принесли наши истребители были начеку.

Вместе с тем в этот период и у нас были трудности. Прежде всего сложные погодные условия. С ноября по январь над Керченским проливом гуляли низкие облака, по утрам стояли густые туманы. В этих условиях летчиков подстерегали неудачи. Вот что произошло, например, с Кубати Кардановым. Как-то он получил задание на вылет со своей группой в район Керчи для прикрытия наших сухопутных войск. Не успев долететь до цели, услышал по радио новый приказ с командного пункта: "Южнее Керчи шестерка "мессеров" атакует нашего разведчика. Спешите на выручку". Далее следовали координаты. Карданов взял указанный курс. Машина у него была новая, мотор мощный - дав полный газ, он вырвался вперед и вскоре увидел картину боя: шестерка "мессершмиттов" против одного нашего Пе-2. Горячий Кубати, выручая "пешку", сошелся в жестокой схватке с четырьмя "мессерами". Увернувшись от них, он стремительно атаковал расстреливавшую Пе-2 пару и сбил одного фашиста точной очередью. Второй "мессер" рванулся вверх, Кубати за ним, и в этот момент его самого в упор прошил очередью один из гитлеровцев. Да, на этот раз Карданов увлекся, оставив ведомых позади, и поплатился за это тяжелым ранением: безжизненно повисла раздробленная в локте левая рука. Однако он помог нашему разведчику уйти от преследования. Превозмогая боль, сам Карданов тоже довел машину до своего аэродрома. А оттуда путь был один - госпиталь, неизвестность окончательного исхода ранения... Так закончился его 663-й боевой вылет.

Были в полку и другие потери. Погиб заместитель командира эскадрильи Г. И. Наумов, тяжело был ранен В. Е. Потасьев. О легких ранениях и говорить не приходилось. Здесь доставалось работы новому полковому врачу капитану медицинской службы Г. Н. Фрейману, сменившему всеми уважаемого ветерана К. С. Кондрычина. Новый врач оказался на редкость энергичным человеком, быстро завоевавшим популярность у летчиков, особенно после того, как они узнали, что в полк он прибыл с Малой земли, где служил во 2-м батальоне 31-го парашютно-десантного полка.

Словом, враг не собирался отдавать Керчь и Крым без боя. Немцы укрепляли оборону, совершали налеты на наши войска,

постоянно меняя тактику. Порой наши авиачасти не всегда оперативно отвечали на его действия: раскисшие в непогоду грунтовые аэродромы Таманского полуострова не позволяли самолетам быстро подняться в воздух. Необходимо было срочно что-то придумать. Тогда-то и пришла мысль приспособить для боевой работы небольшую площадку на керченском плацдарме, названную по расположенному вблизи населенному пункту Опасной. Не знаю, как поселок, но площадка свое наименование оправдывала: она постоянно была под артиллерийским огнем противника, а по ночам он ее регулярно бомбил. В эту горячую точку, расположенную в 3 - 4 километрах от передовой, были направлены две эскадрильи - одна из 88-го авиаполка под командованием Василия Собина, вторая - из 42-го гвардейского авиаполка. Старшим всей группы был назначен капитан Князев, заменивший Карданова в должности штурмана полка.

В одном из первых боевых вылетов с площадки Опасная, помнится, отличился Василий Собин. Это произошло 3 декабря. День выдался холодный, пасмурный. У берегов со скрежетом лезли друг на друга льдины. Порывистый ветер гнал через пролив пенные волны. Под прикрытием низких облаков над нашими позициями внезапно появилась группа вражеских истребителей. Тогда наперехват с Опасной поднялась четверка Собина. Несмотря на численное превосходство, немцы не выдержали натиска. Наши пилоты уже собрались возвращаться на площадку, радуясь успеху. Но преждевременно: подошла новая группа "мессеров". И снова бой. Снова фашисты стремятся атаковать четверку с разных сторон. В какой-то момент паре "мессеров" удалось оторвать один из наших истребителей от остальных и поджечь его. Собин, заметив это, сумел отогнать стервятников и помочь товарищу выйти из боя, чтобы дотянуть до спасительной Опасной. Товарища Василий выручил, но сам попал в беду - за ним начали охотиться сразу четыре "мессера", и один угодил в самолет Собина пулеметной очередью. Пламя охватило машину. Мотор зачихал, и самолет начал терять высоту. Дым разъедал глаза летчика, в кабине стало трудно дышать, горячий воздух обжигал тело... А Василий, прикрыв колени регланом, лицо - перчаткой, тянул машину до своих. Надо бы уже садиться. Но куда? Внизу вода пролива, да и ее из-за дыма не видно. Собин почти интуитивно выбирал ручку управления на себя, пытаясь спарашютировать. И вот в какой-то момент летчик почувствовал сильный удар - самолет упал в воду и начал тонуть.

Василий резко оттолкнулся от сиденья и оказался один-одинешенек в ледяной воде пролива. Покидая самолет, он зацепился за что-то в кабине спасательным кругом и порвал его.

Оставалось рассчитывать только на свои силы. Огляделся Василий: с одной стороны - крымский берег, занятый врагом, с другой таманский, наш. Курс ясен, да плыть далеко. Отцепил парашют, сбросил реглан, но легче плыть не стало: сапоги на ногах - как камни, намокшая одежда налилась свинчаткой. Василий несколько раз нырял под воду, наконец изловчился стянуть сапоги, отстегнул ремень с пистолетом, скинул брюки. Остался в одной гимнастерке.

Ледяная вода обжигала, силы таяли. Но Василий упрямо метр за метром плыл к берегу. А там его уже заметили и спустили на воду спасательную шлюпку. Собин, увидев ее, воспрянул духом. Но заметили и подлетевшие "мессеры" - начали обстреливать шлюпку. Пулей пробило борт - спасателям пришлось повернуть назад. И снова Собин один на один со стихией. Около двух часов продолжался этот поединок летчика с морем, пока его не подобрала вторая лодка. Через два дня лейтенант Василий Собин вновь был в боевом строю.

Наша армейская газета рассказала об этом героическом эпизоде в статье "Сам погибай, а товарища выручай". И вот счастливое совпадение: статья попала на глаза сестре Василия Собина Антонине, добровольно ушедшей на фронт и теперь воевавшей в стрелковом полку на керченском плацдарме, рядом с братом. Она тотчас же обратилась к своему командиру с просьбой разрешить ей съездить к Василию. Кто бы отказал в такой просьбе? И вот брат с сестрой встретились в станице Фонталовской. Это был маленький праздник всего полка, потому что здесь все любили Василия Собина, радовались за него, а кроме того, в этой капле семейного счастья каждому сверкнул луч надежды и на его встречу с близкими и любимыми. Несколько раз в течение двух месяцев встречались Антонина и Василий. Однажды и он съездил к ней в полк. А когда случалось, отправляясь на боевое задание, пролетать над позицией теперь уже знакомого полка, Собин неизменно покачивал крыльями боевого истребителя, посылая привет сестре.

20 февраля 1944 года Антонина вырвалась в очередной раз на свидание к брату, и в полку она узнала тяжелую весть.

...Это случилось 7 февраля. Четверка истребителей под командованием лейтенанта Собина поднялась в воздух и вступила в бой с большой группой самолетов противника, прикрывая наземные войска в районе Керчи. Чуть ли не в самом начале боя Собин был тяжело ранен - впоследствии у него насчитали девять ран - в голову, руки, ногу. Однако он продолжал командовать подчиненными так четко, спокойно, что никто ничего и не заподозрил. Собрав последние силы, Василий

продолжал атаковать врага, пока не подошло подкрепление. Только после этого коммунист Собин позволил себе покинуть поле боя. Он понял, что до Фонталовской не дотянет, и повернул на Опасную. До самой площадки его сопровождали друзья - однофамилец и тезка командира полка В. Е. Максименко и П. Д. Лысенко. Заходя на посадку, Собин обнаружил, что неисправно шасси. В полусознании он ушел на второй круг и все-таки сумел выпустить одно колесо. Даже малосведущим людям, наверно, не надо объяснять, что такое посадить самолет на одно колесо. А тут еще тяжело раненным. И все-таки летчик Собин посадил машину на пятачок Опасной. Теряя сознание, он успел задать последний вопрос подбежавшим к самолету товарищам:

- Машина цела?

Машину бесстрашный воздушный боец сохранил, себя - не смог... Командиру эскадрильи лейтенанту Василию Васильевичу Собину посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза. Сказано не мной, но хочу повторить убежденно: герои не умирают. 27 июня 1965 года приказом Министра обороны СССР Василий Собин навечно зачислен в состав гвардейской авиационной части, унаследовавшей традиции авиаторов 88-го истребительного авиаполка.

Пройдет много лет, и память о герое как бы с новой силой воскреснет в сердцах его земляков.

До войны Василий Собин работал на машиностроительном заводе в подмосковном городе Долгопрудном, Сейчас там 5-я городская школа носит его имя. Земляки, решив увековечить славные подвиги Василия Собина, сравнительно недавно присвоили имя героя электропоезду - новому, сверкающему, только что принятому на Рижском вагоностроительном заводе. До сих пор по этой подмосковной магистрали ходили поезда знаменитых земляков - героя гражданской войны матроса Анатолия Железнякова, летчика Николая Гастелло, в числе первых в Великой Отечественной совершившего огненный таран, летчика-космонавта Виктора Пацаева, ценой жизни расширившего дорогу в космос. Апрельским днем 1981 года, в канун 20-летия полета Юрия Гагарина, на железнодорожные магистрали вышел поезд "Василий Собин".

На торжественный митинг, состоявшийся в Лобненском локомотивном депо, приехала из Харькова 90-летняя мать героя - Феодосия Георгиевна, его сестры Антонина Васильевна и Клавдия Васильевна. Было много выступавших - партийные работники, рабочие-ветераны, юные пионеры. Воспоминанием о брате поделилась Антонина Васильевна Собина. Не в силах скрыть волнение, смотрели мы, однополчане летчика, на отливающую

золотом Звезду Героя Советского Союза, которой украсили головной вагон поезда, читали на его бортах имя нашего боевого товарища, и невольно вспоминались те давние фронтовые годы...

Однако вернемся к событиям на керченском плацдарме. В декабре 1943 года начальник штаба 88-го авиаполка майор С. Н. Тиракьян отбыл на курсы усовершенствования командного состава, а на его место назначили моего бывшего помощника майора Ф. А. Тюркина. Я был искренне рад за своего боевого друга и тут же поспешил поздравить его телеграммой. Человек богатого практического опыта, он хорошо знал, ценил и любил людей. Эти качества помогли ему успешно руководить штабом полка до конца войны. В дальнейшем, до ухода в запас, Тюркин был начальником штаба авиадивизии. А тогда, в начале 1944 года, он умело наладил в полку изучение личным составом боевого опыта нашей авиации, в сложных погодных условиях обеспечивал постоянную боевую готовность аэродрома, по-штабному четко организовывал оформление ежемесячных обзоров о боевой деятельности истребительного авиаполка.

Эти обзоры стали особой, высокой формой штабного искусства, важнейшим участком работы в авиационных штабах всех рангов - от полковых до армейских. Мне как начальнику отделения по использованию опыта войны в оперативном отделе штаба армии непосредственно пришлось налаживать новое для штабных работников дело. Но, разумеется, мало было научить своих коллег составлять обзоры боевых действий. Еще нужно было обобщенный боевой опыт и распространить, сделать достоянием всего летного состава воздушной армии. Как же велась работа, что в ней было принципиально нового?

Вспоминаю, как это происходило в начале войны в моем, 88-м истребительном. Летчик, возвращавшийся с боевого задания, отчитывался о полете, и затем по ступенькам шел разбор его действий - командиром звена, командиром эскадрильи, а вечером на общем сборе командир полка подводил итоги дня, отмечая успехи и подробно разбирая неудачи каждого. Но все это - в масштабах одной-двух частей, базировавшихся на одном аэродроме. Варились, что называется, в собственном соку, не зная, что происходит даже у близких соседей. Нам, работникам полкового штаба, предстояло писать боевые донесения по каждому вылету в штаб дивизии, и, наверно, никто, как мы, не донимал расспросами летчиков. Сейчас помню, как, разгоряченные после боевого вылета, уставшие, они терпеливо отвечали на наши вопросы, как бы заново "проигрывая" во всех деталях перипетии только что закончившейся схватки с врагом. Понимали пилоты необходимость и такой работы. Однако в то

время подробных месячных отчетов о боевых действиях полков вышестоящие штабы не требовали.

Так что работа штаба в этом направлении носила достаточно самодеятельный характер. Между тем с каждым месяцем войны росла потребность и необходимость в обобщении боевого опыта: в авиационных частях и соединениях появилось немало замечательных воздушных бойцов - асов, чье профессиональное мастерство росло от боя к бою и словно просилось в учебник военного искусства. Да только писать такой коллективный учебник в ту пору было еще некому: в составе штабов авиационных соединений не было офицеров, нацеленных на эту деятельность.

В начале 1944 года в оперативных отделах штабов воздушных армий создали отделения по использованию опыта войны - на них-то и была возложена ответственная миссия. Позволю себе привести по этому поводу строки из воспоминаний командующего нашей армией. К. А. Вершинин писал:

"Большое значение мы придавали обобщению и распространению боевого опыта, быстрому внедрению его в практику работы летного состава, командиров и штабов. Вначале этим занимался только офицер оперативного отдела Г. А. Пшеняник... Затем было создано специальное отделение. Оно составляло ежемесячные обзоры боевых действий армии как самостоятельных, так и в операциях, проводимых совместно с сухопутными войсками. В специальном журнале ежедневно фиксировались результаты полетов на боевые задания и описывались наиболее поучительные примеры. Обобщенный опыт отражался также в информационных листках, которые печатались в типографии и рассылались в полки. Содержание их до-во,.15лось до каждого авиатора. Эти и другие мероприятия, безусловно, сыграли немалую роль в дальнейшем повышении боевого мастерства летчиков" {10} .

В отделение, которое довелось возглавить мне (о нем-то и вспоминает Вершинин), пришли молодые способные офицеры, неплохо владевшие пером: К. И. Рябов, И. Д. Анашкин, несколько позже - А. С. Емельянов. Вместе мы не только анализировали месячные обзоры, приходившие из штабов дивизий и полков, но и сами выезжали в части, беседовали с летчиками - нам никак нельзя было отрываться от живой обстановки боевых действий. Иначе все наши рекомендации превратились бы в мертвые схемы. Не скрою, с особым удовольствием отправлялся я в свой 88-й истребительный авиаполк и с удовлетворением отмечал, что зерна моего труда в штабе дали неплохие всходы: работа по составлению месячных обзоров была здесь налажена довольно

обстоятельно и толково.

В августе 1943 года в полку была проведена летно-тактическая конференция: "Поведение летчика-истребителя в воздушном бою и при штурмовых атаках наземных целей". С докладом, помню, выступал командир полка В. И. Максименко, а затем опытом с молодыми летчиками делились мастера воздушного боя А. А. Постнов, К. Л. Карданов, А. П. Лукин и другие. Боевое наставничество было облечено в этих выступлениях в доходчивую форму доверительного разговора.

Вот что, например, говорил на этой конференции в своем напутствии молодым командир эскадрильи Постнов:

"Вступая в бой с противником, вы прежде всего должны знать количество его самолетов. Но не надо искать их под "костылем" своего самолета, то есть под собой. Смотри далеко вперед и по сторонам так, чтобы действия противника были все время в поле твоего зрения. Он старается зайти тебе в хвост, а ты смело иди на него в лобовую атаку. Половина успеха - сорвать первую атаку вражеских истребителей. Если в небе закрутилась карусель - следи за всеми парами противника (они непременно ходят парами). Держи себя в бою хладнокровно, и осмотрительность поможет тебе победить!"

Материалы конференции 88-го истребительного авиационного полка были широко использованы в обзоре боевых действий 4-й воздушной армии за август 1943 года. Мне эта работа доставила подлинную радость, и я не скрывал ее от своих коллег.

Примерно в это самое время командующий 4-й воздушной армией генерал К. А. Вершинин подсказал нам новую идею - издавать типографским способом информационные листки боевого опыта. Мы быстро реализовали эту идею, и в дальнейшем листки выходили под его постоянным наблюдением. Командующий называл темы, просматривал рукописи, вносил коррективы, следя за тем, чтобы наши листки были максимально полезны и злободневны.

Так, при подготовке уже к Белорусской операции 4-я воздушная армия попала на незнакомый после Кубани и Крыма театр военных действий и встретилась с рядом трудностей: истребители противника, действуя методом охоты, начали весьма заметно выводить из строя наши самолеты. Советские истребители наладили охоту на "охотников" из засад. Этот опыт был быстро обобщен и стал темой очередного информационного листка.

По два-три экземпляра таких листков обычно высылалось в каждый авиационный полк, по одному - в каждую воздушную

армию, в Военно-воздушную академию, несколько экземпляров - в штаб ВВС Красной Армии. Таким образом, опыт наших летчиков становился достоянием всех Военно-воздушных сил страны. Ну и мы, разумеется, получали сведения из других воздушных армий.

Со временем штаб ВВС Красной Армии наладил и выпуск информационных сборников. Два из них были составлены по материалам обзоров боевых действий 4-й воздушной армии. Уже в послевоенное время мне пришлось видеть наши обзоры в Центральном архиве Министерства обороны СССР и не без удовлетворения отметить, насколько широко они использовались при подготовке различных диссертаций, монографий, других научных трудов, Наш скромный труд по обобщению опыта боевой работы авиационных полков не прошел бесследно.

Наконец, у нашего отделения по использованию опыта войны был еще один важный участок работы - участие в деятельности комиссий по определению эффективности боевых действий авиации. Так, в Крыму мы составили довольно полную картину того, как наши летчики сорвали железнодорожные перевозки отходивших войск противника.

Кроме всего этого, нам, работникам штаба армии, широко предоставлялись страницы периодической фронтовой печати, центральной газеты Военно-воздушных сил, авиационного журнала. Со знанием дела мои товарищи рассказывали в них о боевом опыте летчиков 4-й воздушной.

Весна 1944 года принесла на наши полевые аэродромы не только тепло, но и добрые вести с других фронтов. В марте началось наступление войск 1-го и 2-го Украинских фронтов на Правобережной Украине. 26 марта праздничным салютом Москва возвестила о выходе войск 2-го Украинского фронта к Государственной границе СССР с Румынией.

Постепенно налаживалась жизнь в тылу страны. Письма оттуда приходили более веселые, чем в начале войны. Но вот однажды командир 88-го полка Василий Иванович Максименко получил письмо от матери Марии Николаевны. Письмо это напомнило, что, пока идет война, пока гибнут люди, не будет покоя человеческому сердцу. Я позволю себе привести это письмо.

"Сокол мой родной! Страшно вспомнить о черных днях фашистской неволи. Они легли морщинами на лице, оставили раны в сердце. Только мысль о тебе согревала душу. Пишешь ты, что несколько раз бомбил фашистские эшелоны в Харцызске, видел наш домик с закрытыми ставнями, опустелый двор.

Да, Вася, пусто было два года в нашем доме. Два года я не открывала ставни. В каждом письме ты спрашиваешь об отце. До сего времени скрывала от тебя правду. Теперь расскажу все. Нет

больше твоего отца Ивана Петровича. Осенью 1941 года дни и ночи проводил он на трубном заводе, эвакуируя машины. А сам уехать не успел. В октябре 1942 года, как он ни скрывался, его схватили немецкие бандиты. Мучили, избивали, но он не проронил ни слова. На рассвете 11 декабря его и еще одиннадцать человек вывели из тюрьмы и погнали по направлению к Макеевке. На 8-м километре всех расстреляли и бросили в шурф.

Слушай меня, сын мой, слушай мой материнский наказ: за смерть отца, за мои слезы и муки отомсти проклятым гитлеровцам. Как только я узнала, что ты уже Герой Советского Союза, а потом получила твою фотографию и увидела все ордена, от радости даже прослезилась. Дорогой мой Вася! Высокую честь оказывает тебе народ. Не урони ее. Бей фашистов еще сильнее и с победой возвращайся домой. Целую тебя, мой родной сокол".

Горестную весть о гибели отца Василий Иванович спрятал поглубже в сердце, а материнский призыв к священной мести воспринял как боевой приказ. Командир полка являл собой образец военного летчика - бесстрашного, решительного, находчивого, грамотного.

Вскоре еще одна весть из дома пришла к Максименко - на этот раз радостная: его земляк Михаил Михайлович Гончаренко передал государству личные сбережения с просьбой построить на них самолет и вручить его Василию Ивановичу. На заводском аэродроме командир полка увидел новенькую боевую машину ЛаГГ-3, на фюзеляже которой было выведено: "Герою Советского Союза Максименко В. И. от земляка рабочего завода "Главармалит" Гончаренко М. М." На этом самолете Василий Иванович успешно сражался за освобождение Керчи, Севастополя...

8 апреля войска 4-го Украинского фронта перешли в наступление и, прорвав оборону противника в северной части Крыма, создали благоприятные условия для наступления на Керченском полуострове.

Снова замелькали аэродромы. Наступление Отдельной Приморской армии было стремительным. Не отставая, полк следовал за наземными войсками, поддерживая их наступление с воздуха. 13 апреля летчики авиаполка перебазировались на полевой аэродром близ села Карагоз, а через сутки узнали, что приказом Верховного Главнокомандующего за образцовое выполнение заданий, высокое воинское мастерство, доблесть и мужество, проявленные в боях с врагом, полк преобразован в гвардейский.

Вскоре Отдельная Приморская армия влилась в состав 4-го

Украинского фронта, и 88-й авиаполк временно был переведен в 8-ю воздушную армию. 18 апреля он начал боевые действия в районе Севастополя. В ходе решающих боев за легендарный город русской воинской славы за четыре дня работы летчики полка сбили 14 вражеских самолетов. Три из них в течение одного дня уничтожил гвардии лейтенант П. В. Селезнев.

9 мая 1944 года, ровно за год до окончательной победы, Севастополь был полностью освобожден от фашистских захватчиков, а 12 мая с крымской земли был изгнан последний фашист.

На следующий день 88-й истребительный авиаполк получил приказ: передать самолеты ЛаГГ-3 другой авиационной части и основным составом отправляться на один из тыловых аэродромов для перевооружения на новейшие по тому времени Ла-5.

Через Белоруссию - на Берлин

Новая машина авиаконструктора С. А. Лавочкина во всем превосходила своего предшественника - истребитель ЛаГГ-3: в скорости - более чем на 100 километров в час, в скороподъемности, времени выполнения виража. Наконец, большие преимущества давал самолету и новый мотор АШ-82 ФН - он был более прост в обращении, особенно в зимний период. Летчики, освоив новый истребитель менее чем за месяц, быстро оценили его достоинства. После первых же полетов Василий Князев заметил:

- Замечательная машина. Если на "лаге" на вертикалях я тянулся за "мессом", то на этом коняге-самолете наверняка его обскачу. Хочется поскорей подраться с фашистом один на один да утереть ему нос...

Ждать долго не пришлось. Уже в июне 1944 года летчики полка на новых самолетах перелетели на полевой аэродром Тиньково, под Могилев, снова в нашу 4-ю воздушную армию. Здесь их встретила группа техников, прибывшая раньше из Крыма. На какое-то время им пришлось стать и лесорубами и строителями: в кратчайший срок из узкой лесной просеки предстояло сделать достаточно широкую и удобную взлетно-посадочную полосу, стоянку для самолетов. Техники трудились вместе со специалистами батальона аэродромного обслуживания. Работа была напряженная, но, когда полк прилетел в Тиньково, здесь все уже было готово.

До начала Белорусской операции оставалась неделя. Этого в полку никто еще, конечно, не знал. Пока что перед летно-техническим составом стояла одна задача - как можно лучше освоить новую машину в весьма необычных условиях белорусского Полесья. На Северном Кавказе и в Крыму летчикам

помогали ориентироваться неповторимые в своем многообразии горные вершины, хребты, холмы, бесчисленные населенные пункты. Здесь же под крыльями истребителей простирались бесконечные лесные массивы, болота, редкие деревушки, выжженные фашистами и страшные в своей похожести. Чтобы хоть как-то облегчить задачу ориентирования, штурманская служба воздушной армии возле некоторых населенных пунктов выложила из щебня крупные цифры, заметные с воздуха.

В один из первых дней пребывания полка на новом месте его посетил командующий 4-й воздушной армией К. А. Вершинин. На беду, при нем один из молодых летчиков неудачно посадил машину и подломал ногу шасси. Командующий приказал построить весь личный состав. Строго, но деловито и спокойно Вершинин разобрал тренировочные полеты, в том числе этот непредвиденный конфуз. Командарм вспомнил аналогичные ситуации из собственной практики руководства летной подготовкой в одном из учебных центров в предвоенные годы. Это был хороший урок не только летного, но и педагогического мастерства...

23 июня 1944 года началась Белорусская операция. Наш 2-й Белорусский фронт, взаимодействуя с войсками 3-го и 1-го Белорусских фронтов, должен был разгромить могилевскую группировку противника и выйти к берегам реки Березина.

Утро первого дня операции выдалось туманным, облачным. Вскоре туман сменился проливным дождем. Лишь во второй половине дня слегка распогодилось, и группы самолетов Ил-2 230-й штурмовой авиационной дивизии, прикрываемые истребителями нашего полка, активно поддерживали. наступление войск при прорыве обороны противника на реке Проня. Эффективный удар удалось нанести четверке Ла-5 под командованием гвардии старшего лейтенанта Г. И. Афанасенко по отходящим войскам неприятеля при переправе через реку Бася. Они в трех заходах подожгли несколько машин. Среди фашистов началась паника, немцы бросились врассыпную, но убежали недалеко, настигнутые свинцом наших пулеметов. Попытка быстрой переправы была сорвана.

В эту пору очень напряженно работали и техники самолетов: дожди размыли летное поле - боевые машины приходилось буквально на руках перетаскивать из месива грязи на взлетную полосу. Но вскоре погода улучшилась - работа пошла энергичней.

Уже 26 июня передовые отряды наших войск форсировали Днепр и захватили плацдарм на его правом берегу, севернее Могилева. В то же время на левом берегу еще оставались отдельные вражеские части, не успевшие своевременно отступить.

Они-то и стали объектом ударов штурмовиков и сопровождавших их истребителей. Так, 27 июня пара Ла-5, в составе ведущего гвардии лейтенанта Н. И. Филатова и ведомого гвардий лейтенанта А. Г. Самойлова, вылетела на сопровождение четверки Ил-2 на объект в 30 километрах северо-восточнее Могилева. Штурмовиков на задание вел командир звена 7-го гвардейского штурмового авиаполка гвардии лейтенант. Б. С. Левин. Летчики обнаружили крупное скопление вражеских войск - сотни машин, орудия на прицепах, тягачи. И земля задрожала от ударов штурмовиков. Затем в штурмовку включились наши истребители. Вскоре вся дорога полыхала очагами пожаров.

В эти дни для эвакуации военного имущества и живой силы противник пытался использовать и железнодорожный транспорт. В одном из боевых вылетов на станцию Реста, где скопилось много эшелонов, отличился гвардии капитан Е. Пылаев. Штурмовики, прикрываемые группой Пылаева, внезапно появились над станцией - в тот момент, когда в один из эшелонов грузилась пехота противника. Два других состава уже были загружены техникой и автомашинами. Не было тогда спасения врагу от праведного огня наших летчиков. Точно рассчитал Пылаев: в одной из атак он выбрал мишенью паровоз эшелона. Совместный штурмовой удар был весьма эффективным. Горели все три эшелона. Рвались боеприпасы, взрывчатка. Летели в воздух обломки вагонов. Цель была достигнута: движение вражеских эшелонов на линии Могилев - Орша было остановлено на долгое время.

В тот же день Пылаеву довелось вылететь на разведку в паре с гвардии младшим лейтенантом Н. А. Александровым. Это был молодой летчик, прибывший в полк в период боев за Севастополь. Так что перед вылетом Пылаев счел необходимым напомнить ему:

- В воздухе смотри в оба. Сохраняй интервал и дистанцию. Ни в коем случае не отрывайся от меня.

В полете Александров пунктуально следовал наставлениям командира. Разведка прошла успешно. А на обратном пути оба они почти одновременно заметили железнодорожный состав. Огнем из пушек летчики остановили эшелон и разгромили его.

- Молодец! Действовал хорошо,- уже на земле похвалил Пылаев своего молодого напарника.- Несколько вагонов запишем на твой счет.

- Я-то что? - засмущался тот.- Делал, как вы сказали.

- Вот что, братец,- усмехнулся Пылаев.- Скромность - вещь полезная. Но она - как парашют: отстегивать ее нельзя, но каждый раз и раскрывать над собой ни к чему.

Александров тем не менее и впоследствии, вылетая на боевое

задание, не раз докладывал: "Противнику нанесены потери, но точный результат не установлен.- И смущенно добавлял: - Пусть подтвердят наземные войска - им виднее". Наземные войска подтверждали: хорошо сражался летчик Александров, метко бил врага.

Так до самого конца войны наши авиационные полки получали отличное боевое пополнение.

28 июня войска 2-го Белорусского фронта при поддержке авиации 4-й воздушной армии, продолжая наступление, штурмом освободили Могилев. В приказе Верховного Главнокомандующего среди частей, особо отличившихся при форсировании Днепра и освобождении Могилева, был отмечен гвардейский истребительный авиационный полк майора Максименко. За отличные боевые действия его личному составу была объявлена благодарность.

В те дни по заданию командующего 4-й воздушной армией К. А. Вершинина я возглавил комиссию по определению эффективности боевых действий нашей авиации. Немало часов комиссия провела на дороге Могилев-Минск, фиксируя результаты боевой работы: разбитую технику врага - тягачи, танки, орудия, прицепы, самоходки. Впервые за годы войны с такой наглядностью я смог убедиться, насколько эффективны хорошо организованные и мастерски исполненные авиационные штурмовки. Знал, что в картине справедливого возмездия, представшей передо мной, была работа и моих однополчан. Тогда же нам пришлось обследовать и участок железной дороги Могилев - Орша. Результаты анализа были столь же убедительны...

Наступление советских войск в Белоруссии успешно развивалось. Подвижные соединения войск 1-го и 3-го Белорусских фронтов стремительно рвались к Минску, обходя на флангах главную группировку врага, С востока наступали войска 2-го Белорусского фронта. 3 июля танкисты 3-го Белорусского фронта ворвались в Минск с северо-востока, а 1-го Белорусского - с юга. К вечеру того же дня столица Советской Белоруссии была полностью освобождена от гитлеровских войск. На следующий день к восточным и юго-восточным окраинам истерзанного города вышли передовые отряды войск 2-го Белорусского фронта. Таким образом восточнее Минска в огромном котле оказалась группировка противника численностью до 100 тысяч человек. С 5 по 11 июля была осуществлена ее ликвидация. За этими сухими словами оперативной сводки стояли кровопролитные бои с еще сильным, хорошо вооруженным врагом, отчаянно пытавшимся прорвать кольцо окружения.

Одна из вражеских группировок пробралась к реке Птичь южнее Минска, намереваясь захватить полевой аэродром в районе села Озеры. Нашим разведчикам удалось взять несколько "языков", и на допросах те показали, что в местных лесах скопилось около 3000 солдат, что перед ними поставлена задача - во что бы то ни стало занять аэродром. В случае успеха на него предполагалась посадка немецких транспортных самолетов, с тем чтобы эвакуировать гитлеровских генералов и офицеров, а также раненых. В ночь на 7 июля под покровом темноты и леса разрозненные части немцев перешли в район Бобровников, подступив к аэродрому с трех сторон.

А в это время на аэродроме, подготовленном для встречи двух авиационных полков, находились лишь передовые команды двух батальонов аэродромного обслуживания и группа технического состава обоих полков. В общей сложности насчитывалось до 250 человек, около 200 винтовок, у офицеров - пистолеты да еще три самолетных пулемета ШКАС, смонтированных на треногах и использовавшихся как зенитные.

На рассвете 8 июля мощный минометный огонь обрушился на аэродром. Под его прикрытием до батальона гитлеровской пехоты перешло в атаку. Но наши воины своевременно заняли оборону, которой руководил оказавшийся здесь заместитель командира 229-й авиадивизии по политчасти полковник П. С. Чунаев. Он умело рассредоточил немногочисленные силы. Хитроумно воспользовавшись малейшими неровностями местности, бойцы перебегали с места на место, создавая видимость плотности обороны. И в первой атаке враг не смог пробиться на аэродром. Больше того, нам удалось взять в плен 35 гитлеровцев. Фашисты не успокоились. Скрытые посевами ржи, они снова подобрались к нашей позиции. Но то же густое поле помогало и нам: небольшие группы - по 2 - 3 человека, - маскируясь в колосьях, обрушивали на врага неожиданный огонь. Эти дерзкие вылазки заставали противника врасплох и сковывали его активность.

Вскоре в район Озер прилетели командир эскадрильи А. А. Постнов и помощник командира полка по воздушно-стрелковой подготовке Е. А. Пылаев. Им предстояло проверить готовность аэродрома к приему двух полков. В тот же день на аэродроме дважды побывал заместитель командира истребительной авиационной дивизии подполковник А. Г. Маркелов в паре с летчиком нашего полка Е.И. Сааковым. Вместе с командиром 163-го гвардейского авиаполка Героем Советского Союза подполковником П. К. Козаченко они вылетели на штурмовку противника, уничтожив немало гитлеровцев. Это была существенная поддержка обороняющимся, но она не охладила

пыла немцев.

К вечеру на аэродром вновь обрушился шквал огня - при поддержке батареи полевой артиллерии на наши позиции двинулись теперь уже два батальона фашистов. Их встретил дружный заградительный огонь, особенно хорошо поработали скорострельные пулеметы ШКАС. Боеприпасов наши бойцы не жалели - знали, что можно рассчитывать на подмогу. И фашисты отошли. Наступление они возобновили лишь на рассвете. Но группы немецких солдат всюду натыкались на выставленные нами заслоны. В этих схватках особенно отличились начальник связи полка старший лейтенант К. Я. Зарубо, старший техник-лейтенант А. П. Бушуев, старший сержант Ю. Г. Юрченко.

Так была сорвана попытка фашистов захватить аэродром Озеры. Но еще несколько дней наши войска отлавливали в окрестных лесах группы попавших в окружение гитлеровцев. В этих действиях довелось участвовать и воинам полка Максименко.

Подходила к завершению грандиозная операция советских войск под кодовым названием "Багратион". В одном этом слове слышалась торжествующая перекличка двух героических для русского народа войн, утвердивших ратную славу Отечества. И я не ошибусь, сказав, что наш Новороссийский полк достойно продолжал боевые традиции русских чудо-богатырей. Не случайно ратный труд летчиков-гвардейцев в освобождении Белоруссии был отмечен орденом Красного Знамени.

И вот наконец наступил особенно долгожданный момент в жизни воинов полка. В составе войск 2-го Белорусского фронта они пересекли Государственную границу СССР, взяв курс на Восточную Пруссию. Путь следования полка проходил через Польшу, разграбленную, поруганную фашистами так же беспощадно, как и Белоруссия, Вдоль разбитых дорог тянулись выжженные поля, редкие села, редкие, чудом уцелевшие люди. Скинув оцепенение и страх гитлеровской оккупации, они выходили к дорогам, с надеждой и радостью встречая солдат, пришедших с востока, солдат-освободителей, солдат-защитников.

Аэродром нашего полка находился близ местечка Зарембы-Бендуги. "Аэродром" - сказано, конечно, громко, Небольшая поляна мало была приспособлена для взлетов и посадок истребителей. Предстояло ее основательно расширить, удлинить. В этих работах здорово помогли поляки - местные жители. В одиночку и небольшими группами они потянулись из окрестных сел и дружно вместе с нашими воинами взялись за лопаты. Но и советские воины не остались в долгу - помогали крестьянам налаживать разоренное домашнее хозяйство. А когда выдавались

свободные минуты, все вместе усаживались в круг и начинались обстоятельные беседы, в которых переводчики практически не требовались. В этих разговорах агитаторы полка Золотев, Цыкулов, Зубрилин рассказывали польским крестьянам о положении дел на фронте, об освободительной миссии Красной Армии.

А к середине сентября войска 2-го Белорусского фронта вышли уже на рубеж реки Нарев, захватили на ее правом берегу плацдарм в районе местечка Остроленки. В выжидательной позиции обе стороны накапливали силы для последующих боевых действий. Только в нашу 4-ю воздушную армию прибыло за этот период (до конца 1944 года) три авиационных корпуса - 8-й истребительный, 5-й бомбардировочный, 4-й штурмовой. Количество боевых машин в армии увеличилось с 459 до 1665, в то время как у врага на участке 2-го Белорусского фронта было лишь 700 самолетов. Понятно, что при такой расстановке сил немцы остерегались нас. Они зарывались в землю, подтягивая технику, артиллерию, танки.

Тем временем наша разведка установила, что в 130 километрах от линии фронта, западнее города Пшасныш, находится танкосборочный завод и мастерские, откуда отправляются на фронт новые и отремонтированные танки. Перед 4-й воздушной армией была поставлена задача - разрушить завод. Задачу эту поручили выполнить 233-й штурмовой авиационной дивизии.

50 штурмовиков под прикрытием такого же количества истребителей должны были нанести массированный удар по важному военно-промышленному объекту, удаленному от линии фронта. Это был, пожалуй, один из немногих случаев в истории Великой Отечественной войны, когда подобное задание поручалось штурмовикам, призванным вести боевые действия непосредственно над полями сражений. Маршрут полета штурмовой и сопровождающей групп пролегал неподалеку от польского города Цеханув, где находился крупный вражеский аэродром. По имевшимся данным, на нем базировалось до 40 истребителей Ме-109. В любой момент они, конечно, могли подняться против наших штурмовиков. Парализовать действия противника, заблокировав аэродром Цеханув, было поручено летчикам Новороссийского полка.

29 сентября 24 самолета полка, разбитые на две группы, под командованием В. И. Максименко и В. Е. Потасьева, вылетели на боевое задание. Первая группа появилась над летным полем неприятеля в назначенный срок - в 11 часов 40 минут - совершенно неожиданно для врага. В этот момент на аэродроме

находилось 23 "мессера". Сбросив на них бомбы, летчики дважды штурмовали стоянку, обстреляв ее пушечным огнем с бреющего полета. Через пять минут появилась вторая группа, в точности, словно под копирку, повторившая действия первой. Удар был настолько стремительным, что немецкие зенитчики не успели ответить на него организованным огнем. На стоянке горели восемь машин - ни один самолет гитлеровцев так и не поднялся в воздух. А наши штурмовики в то же самое время удачно отбомбились по танкосборочному заводу и мастерским в районе города Пшасныша.

За полтора месяца летчикам полка еще дважды доводилось штурмовать аэродром Цеханув. Общий итог ударов - 25 уничтоженных самолетов врага. Фашистам пришлось убраться с удобного для них аэродрома, наиболее близкого к линии фронта. После этого летчики заметили: у встречавшихся в воздухе вражеских самолетов появились подвесные бензобаки - значит, летели издалека.

Среди летчиков полка, наиболее отличившихся в полетах на Цеханув, был гвардии капитан Евгений Пылаев. Словно в подтверждение этого, в конце октября 1944 года пришла весь о присвоении звания Героя Советского Союза ему и его боевому товарищу Афанасию Лукину. Оба они появились в нашем полку всего два года назад, но уже считались его ветеранами. Каждый совершил более 300 боевых вылетов, каждый сбил лично по 16 фашистских самолетов. Однако вскоре после радостного события одному из них пришлось расставаться с полковыми товарищами. Пришло указание: направить на учебу в Военно-воздушную академию опытного, заслуженного летчика. Выбор пал на Афанасия Лукина. Не хотелось уезжать боевому пилоту из родного полка. За плечами были годы войны, уже совсем скоро и долгожданная победа. Лукин понимал, конечно, что армии нужны обогащенные не только боевым опытом, но и серьезными теоретическими знаниями командиры, понимал, что ему оказана высокая честь. Умом понимал, а сердце сжималось - так хотелось день победы встретить вместе с полком в Берлине...

Вместо выбывшего одного Героя Советского Союза прибыл другой - гвардии капитан Анатолий Александрович Грачев. Он воевал с октября 1941 года. За это время совершил около 200 боевых вылетов, в которых был на редкость результативен - 22 сбитых самолета. Так что замена вышла хоть и вынужденная, но достойная, что Грачев очень скоро подтвердил в боях.

...Наступил ноябрь, хмурый, дождливый, нелетный. Наземные войска извлекли из этого определенную выгоду - успели перегруппироваться, подтянули тылы, зная, что в таких

метеоусловиях враг не сможет нагрянуть с воздуха и помешать этим действиям. А наши летчики приуныли - из-за вынужденного простоя они теряли боевую форму: как никому другому, летчику необходима постоянная слетанность, натренированность. Но последний ноябрь войны подарил им всего лишь два летных дня. Поэтому командование полка особое внимание в эти пасмурные дни уделяло наземной подготовке летного состава. А в середине месяца состоялась летно-тактическая конференция на злободневную тему - "Организация и техника сопровождения штурмовиков Ил-2, обмен опытом со штурмовиками". Вскоре споры и аргументы, прозвучавшие на ней, довелось проверить практикой.

В этот период произошло радостное событие, вдохновившее всех однополчан на новые подвиги в завершающих боях. Двум гвардейским полкам 229-й истребительной авиадивизии - В. И. Максименко и 163-му - командующий 4-й воздушной армией генерал-полковник авиации К. А. Вершинин вручил гвардейские Знамена.

Торжественная церемония состоялась на аэродроме 163-го полка.

Запомнились волнующие минуты, когда командиры полков Герои Советского Союза гвардии подполковники В. И. Максименко и П. К. Козаченко, принимая о г командующего гвардейское Знамя, целовали алые полотнища и произносили слова клятвы.

Взволнованно говорил Василий Иванович Максименко о том, что под гвардейским Знаменем авиаторы полка будут стойко сражаться на пути к Берлину, приближая долгожданный день победы. "С именем великого Ленина, чей образ украшает это Знамя, мы пойдем в последний, решительный бой и сделаем все для того, чтобы враг был окончательно добит в его собственной берлоге!" врезались эти слова в память на всю жизнь...

В ноябре 1944 года фронт готовился к решительному наступлению в Восточной Пруссии. В канун важных событий полк Максименко получил два ответственных задания. Первое было связано с разведкой: необходимо было провести аэрофотосъемку переднего края обороны противника. Низкая облачность, туманы основательно затрудняли выполнение этого задания. Фотографирование можно было произвести только на бреющем полете. Поэтому войска получили приказ прекратить огонь по передовой, чтобы шальным снарядом не угодить в собственный самолет-разведчик. Разумеется, это снимало лишь половину опасности: приказ действовал только по эту сторону фронта, а с той стороны немцы, заметив одинокий самолет, открыли по

разведчику сильнейший огонь.

Летчиком, выполнявшим дерзкое задание, был гвардии старший лейтенант Г. И. Афанасенко. Сведения, добытые им, оказались чрезвычайно ценными - их постарались как можно быстрее передать командованию фронта.

Второе важное задание было связано все с тем же аэродромом Цеханув. Противник все же рискнул перевести туда группу истребителей - около 30 машин. Пришлось проучить фашистов - па сей раз окончательно. Силами истребителей трех авиаполков здесь было уничтожено 19 вражеских самолетов. Л через несколько дней наземные войска заняли аэродром, доставлявший нам столько хлопот. Комиссия штаба 4-й воздушной армии по определению эффективности боевых действий подтвердила высокие результаты удара авиации.

Новый, 1945 год мы встречали с особой торжественностью. Чувствовалось приближение долгожданной победы. Казалось, даже воздух был напоен нетерпеливым ожиданием решающего, последнего штурма. И вот 14 января 1945 года после мощной артиллерийской подготовки войска 2-го Белорусского фронта перешли в наступление. А летчики-новороссийцы с досадой поглядывали в хмурое небо густой туман приковал к аэродрому боевые машины. Лишь во второй половине 16 января погода несколько улучшилась, и одной из первых на выполнение боевого задания по сопровождению восьмерки штурмовиков в район Красносельца вылетела четверка под командованием Анатолия Грачева. Вскоре на дороге из Красносельца летчики заметили автоколонну врага - около 50 машин. Немецкие истребители в сложных условиях погоды не рисковали подниматься в воздух, так что нашей авиации была предоставлена свобода действий.

Штурмовики сначала накрыли колонну гитлеровцев бомбами, затем, замкнув круг, стали по одному производить штурмовые атаки. Четверка Грачева также включилась в штурмовку. Пикируя, летчики сбросили бомбы, потом, перейдя на бреющий полет, принялись расстреливать в упор автомашины и разбегавшихся врассыпную гитлеровцев. В результате этого совместного удара на дороге осталось 5 горящих и 10 разбитых машин, а вдоль нее полегло немало фашистов.

19 января в прорыв на направлении главного удара фронта был введен кавалерийский корпус. Он устремился к важному узлу коммуникаций и центру укрепленного района в южной части Восточной Пруссии - городу Алленштайну. Для обеспечения корпуса данными воздушной разведки из 229-й истребительной авиадивизии были выделены две эскадрильи: одна - из нашего полка и вторая - из 979-го истребительного авиаполка. Летчики

этих эскадрилий, производя вылеты в сложных метеоусловиях, регулярно в течение нескольких дней просматривали с воздуха состояние дорог и передвижение по ним вражеских войск на направлении действий наших кавалеристов. Результаты разведки докладывали на командный пункт.

Не раз в разведывательные полеты поднимал машину и Алексей Постнов, вернувшийся недавно из госпиталя. Не раз под плоскостями его истребителя проплывал польский город Ломжа. С этим названием у Алексея были связаны особые воспоминания и чувства. Вот ведь как причудливо распорядилась судьба! Здесь, под Ломжей, около тридцати лет назад - в первую мировую войну - погиб рядовой лейб-гвардии Финляндского полка русской армии Алексей Иванович Постнов, в мирной жизни рабочий-котельщик. Тогда ему, как теперь его сыну, пришлось сражаться в этих же местах. На русско-германском фронте Алексей Иванович получил радостную весть из дому - у него родился сын, наследник. Тут же послал жене Елене Дмитриевне письмо. Были в нем такие слова: "Ради тебя и сына я все переживу и вернусь..." Когда письмо пришло по назначению, автора уже не было в живых - вражеская пуля сразила его под Ломжей.

Постнов-старший погиб, но рос на русской земле его сын Алексей Алексеевич, по словам матери, как две капли воды похожий на отца. Русые, слегка вьющиеся волосы, серые, чуть насмешливые глаза, стройная фигура, упругая походка, а главное - упорный характер. Нет, не исчез бесследно рядовой лейб-гвардии. Сейчас он продолжал жить в своем сыне - капитане, гвардейце Красной Армии, Герое Советского Союза, представителе нового поколения русских воинов.

...Использовав данные воздушной разведки, кавалерийский корпус, поддержанный авиацией, буквально влетел на железнодорожный вокзал Алленштайна в тот самый момент, когда туда только что прибыли вражеские эшелоны с танками и артиллерией. Завязались тяжелые бои. Кавалеристов и сопровождавших их танкистов поддержали части 48-й армии. Вскоре враг был разгромлен, путь в Восточную Пруссию открыт. В те дни командование кавалерийского корпуса по достоинству оценило действия воздушных разведчиков:

"Все боевые задания по разведке противника в полосе действий корпуса выполнялись четко, добросовестно, несмотря на трудные метеорологические условия" {11} .

Командир корпуса объявил благодарность всем летчикам-разведчикам. Той зимой, помнится, в полк после более чем годичного перерыва вернулся Герой Советского Союза гвардии капитан Кубати Локманович Карданов. В военном госпитале, где

он до этого находился, уже стоял вопрос об ампутации руки после ранения. Но Кубати об этом и слышать не хотел: "Я летчик, а у летчика должно быть две руки!"

И в который уж раз консилиум врачей обсуждал "проблему Карданова". Принималось решение попробовать еще один курс лечения - последний. И - о чудо! - дела Кубати пошли на поправку. Чудо ли? Победила передовая советская медицина, и, несомненно, победил сам Карданов - его воля, сила духа, стремление бить врага,

И вот он снова в родном полку. Однако рука летчика все еще болела. О полетах не могло быть и речи. Так считал врач, но сам Карданов так не считал. Он упорно тренировал поврежденную руку, придумал какую-то особую гимнастику. Чтобы не быть обузой, помогал техникам, механикам, исподволь изучал незнакомую ему машину Ла-5. Все чаще, чтобы восстановить летные навыки, садился в кабину самолета По-2 и летал в районе аэродрома. По его просьбе старший инженер полка Савченко придумал приспособление, которое при управлении самолетом Ла-5 уменьшало нагрузку на левую руку.

И вот настал день, когда Карданов вновь поднялся в небо на истребителе.

- Полетел на Кенигсберг, - удовлетворенно пошутил кто-то на аэродроме.

Шутка была недалека от истины. Войска 2-го Белорусского фронта успешно развивали наступление в обход с юга Летценского укрепленного района и Мазурских озер. 26 января они вышли к Балтийскому морю у залива Фриш-Гаф и к Висле в нижнем ее течении. В эти дни, несмотря на непогоду, снежные заносы, летчики полка совершили по 70 - 80 боевых вылетов, один за другим меняя аэродромы. Необычная обстановка, в которой пришлось действовать авиаторам, ставила особые задачи и в политико-воспитательной работе. До сознания каждого воина нужно было донести смысл высокой освободительной миссии Красной Армии на немецкой территории. Воинская честь, дисциплина, бдительность, гуманное отношение к местному населению - все это были темы коротких, но крайне необходимых политбесед в полку. Они поддерживали в летчиках и техниках твердый и здоровый боевой дух.

В первые дни февраля войска 2-го Белорусского фронта приступили к уничтожению части сил окруженной восточно-прусской группировки. Противник, пытаясь эвакуировать свои войска, воспользовался узкой морской косой Фрише-Нерунг и для прикрытия поднял в воздух истребители. Наши штурмовики наносили удары по скопившимся на косе вражеским войскам. В

одном из таких вылетов группу штурмовиков пытались атаковать сначала два, потом еще шесть "мессеров". Им противостояла пара наших Ла-5, ведущим в которой был неутомимый Грачев. Сбив "мессера" из первой пары, он бесстрашно бросился в атаку на шестерку и через несколько минут обратил их в бегство.

В феврале - марте Новороссийский полк успешно участвовал в Восточно-Померанской операции. Авиация действовала в районах восточнее и южнее Данцига и Гдыни, помогая наземным войскам прорывать гдыньско-данцигский оборонительный рубеж и сбросить врага в море. Фашисты защищались из последних сил, усилив прикрытие своих войск огнем зенитной артиллерии, авиацией.

9 марта тяжелый воздушный бой пришлось вести паре истребителей - Алексею Базунову и Григорию Ширшову.

Они сопровождали группу штурмовиков и были атакованы шестеркой "фоккеров". Базунову удалось сбить один самолет, но через мгновение он с болью увидел, как устремился к земле, теряя управление, самолет его боевого друга. Это была одна из последних потерь полка на войне, и была она тем более горькой, что с каждой минутой все отчетливей ощущалась неотвратимость победы и бессмысленными представлялись новые жертвы.

30 марта войска 2-го Белорусского фронта при поддержке авиации штурмом взяли город Данциг (Гданьск), загнав остатки войск восточнопомеранской группировки врага в заболоченное устье Вислы и здесь заставив их сдаться.

Под крыльями эскадрилий Новороссийского полка, перебазировавшегося на аэродром Макфитц, неподалеку от линии фронта, появился последний для него в этой войне водный рубеж - река Одер. Долгий, неимоверно тяжелый путь привел их сюда. Степи, горы, моря, леса лежали на этом пути. И реки, реки - Прут и Днестр, Южный Буг и Днепр, Северский Донец и Дон, Кубань и Терек, Березина и Неман, Нарев и Висла. И вот теперь - широко разлившийся от вешних вод Одер. Два его рукава вместе с залитой болотистой поймой посередине представляли собой широкое, на пять километров, пространство воды, которое наши солдаты определили метко и зримо: "Два Днепра, посредине - Припять". Форсирование необычной водной преграды осложнялось тем обстоятельством, что на западном высоком берегу Одера противник сосредоточил сильную оборонительную группировку, заняв господствующее положение над местностью. Фашистам и тут не изменила их напыщенность - они назвали Одер "рекой немецкой судьбы". Жест отчаяния...

В этой операции полк действовал в полосе наступления 65-й армии, которой после форсирования Одера предстояло овладеть

Штеттином (Щецином) и ударами в северо-западном направлении прижать к морю вражеские войска, действовавшие к северо-востоку от линии Штеттин, Нойбранденбург, Росток. Преодолеть Одер было не так-то просто. Противоположный берег здесь почти не просматривался. И вновь на помощь пришла воздушная разведка.

Наши летчики стали глазами командования фронта, которым "сверху видно все". С 20 апреля в течение нескольких дней воздушным разведчикам Афанасенко и Александрову довелось совершить над Одером 21 самолето-вылет. Штурмовики под прикрытием истребителей нашей воздушной армии наносили ощутимые удары по оборонительным позициям врага на западном берегу Одера, уничтожая его танки, самоходные орудия, огневые точки и живую силу. Войска 65-й армии, находившиеся на вспомогательном направлении, при мощной поддержке авиации 20 апреля сумели форсировать Вест-Одер (западный рукав), прорвать первую позицию обороны противника и, отражая его беспрерывные контратаки, захватить плацдарм до 6 километров по фронту и до 1 - 2 километров в глубину. На следующий день бои разгорелись с новой силой. Летчики поддерживали войска 65-й армии генерала П. И. Батова, которые отразили около 30 контратак неприятеля и расширили плацдарм до 9 километров по фронту и до 3 километров в глубину. Направление, на котором действовала армия, из вспомогательного превратилось в главное. Этот успех нужно было закрепить. Тогда-то на помощь 65-й армии были брошены основные силы 4-й воздушной армии.

Особенно напряженным оказался день 22 апреля. Лет-чикам-новороссийцам пришлось сопровождать 35 групп штурмовиков, в общей сложности - 200 самолетов. Истребители полка совершили в этот день 82 самолето-вылета, в среднем по 4 вылета на каждый самолет, попутно уничтожив 18 вражеских автомашин, подавив огонь двух батарей полевой артиллерии гитлеровцев. Противодействие неприятеля в воздухе было слабым - его основные силы были скованы действиями советской авиации под Берлином, Однако через несколько дней ситуация изменилась. В ночь на 26 апреля наши войска заняли города Глазов и Лектнитц. В течение дня они прорвали вторую полосу обороны противника и к вечеру ворвались в Штеттин. Гитлеровцы попытались организованно отвести свои войска и усилили их прикрытие с воздуха. Впервые с начала операции в небе завязались ожесточенные бои.

Отличились в эти дни молодые летчики старшие лейтенанты В. Мысовский, А. К. Базунов, Е, Щербаков, лейтенанты Е. И.

Сааков, М. И. Брелов, В. М. Волошинов, В. Ф. Городний, Ф. К. Марданов, П. В. Селезнев, В. Е. Максименко-"маленький", прозванный так, чтобы не путать с В. И. Максименко, командиром полка, младшие лейтенанты Н. А. Александров, В. И. Зайцев.

В канун Первомая Новороссийский истребительный авиационный полк перебазировался на восемьдесят пятый по счету за годы войны аэродром Пазевальк, расположенный в 115 километрах от Берлина. Отсюда воины полка совершили последние боевые вылеты, сопровождая штурмовики в район Штеттина, где наши войска очищали от гитлеровцев острова Волин, Узедом, Рюген. Этим и закончились боевые действия Новороссийского полка в Великой Отечественной войне.

С 5 мая полк уже не получал боевых задач, однако находился в повышенной боевой готовности. На аэродроме постоянно дежурило одно звено. Наступила непривычная для всех тишина. Умолкли моторы. Не рвались снаряды и бомбы. Даже далекая канонада не нарушала покоя - Берлин уже был взят. Воздух был напоен ароматом расцветающей сирени, ранних полевых цветов. И уже казалось, что не было четырех лет страданий, горя, потерь, четырех лет борьбы и лишений. Казалось, что солнце над головой и тепло вокруг - навсегда. Человек быстро оттаивает сердцем, быстро привыкает к хорошему...

Каждый день мы ждали сообщения о победе. И вот он пришел, этот незабываемый день.

Ранним утром аэродром Пазевальк, на котором располагалось несколько авиационных частей, бурлил ликованием.

А ровно в 10 часов личный состав Новороссийского авиаполка был построен на торжественный митинг. К сожалению, мне не удалось присутствовать на этом событии. Известие об окончании войны застало меня в дороге. Штаб 4-й воздушной армии в этот день последний раз перебазировался на новое место - в город Нойбранденбург, и я находился в составе передовой команды. Но однополчане мне потом рассказывали, как перед строем проносили овеянное славой гвардейское Знамя части, на нем уже было два ордена - Красного Знамени и Суворова III степени, которым полк наградили совсем недавно - в апреле. Начальник штаба майор Ф. А. Тюркин рапортовал командиру полка Герою Советского Союза подполковнику В. И. Максименко, а тот в свою очередь обратился с рапортом к Андрею Гавриловичу Маркелову, теперь уже заместителю командира соседней 309-й истребительной авиадивизии, специально в этот неповторимый день прилетевшему в родной полк. Многим запомнился этот рапорт: "...Личный состав полка построен по случаю Дня Победы

и для встречи вас - ветерана части, нашего первого командира в годы войны".

Ответное слово Маркелова было короткое и взволнованное. В тот день и невозможно было говорить долго - чувства богаче слов. В строю полка стояли летчики - наша слава и гордость, Герои Советского Союза К. Л. Карданов, Е. А. Пылаев, А. А. Постов, А. А. Грачев. Рядом с ними В. А. Князев, тогда он уже командовал другим полком, но День Победы не мог не встретить с боевыми друзьями, с которыми прошел всю войну.

Василий Князев обратился к однополчанам с такими словами:

- Тяжела была наша борьба, но мы знали, что победим. И победили. Сегодня мы недосчитываемся многих боевых друзей, павших в боях за Родину. Им не довелось встретить этот исторический день. Но это и их победа. Мы обещаем, что никогда не забудем их подвигов, что сами они в нашей памяти будут всегда...

Внушителен вклад Новороссийского полка в победу. Летчики-гвардейцы совершили 18 193 боевых вылета, сбили в воздушных боях 268 самолетов, уничтожили штурмовыми действиями 48 самолетов, 158 артиллерийских орудий, 69 танков, 2775 автомашин, множество другой военной техники и живой силы противника. В полку стало 16 Героев Советского Союза, многие другие отмечены высокими правительственными наградами,

В тот день после митинга, после салюта героям-победителям наступила минута, о которой до сих пор вспоминают мои однополчане. Василий Иванович Максименко достал пачку папирос "Триумфальные". Почти четыре года назад ветераны полка завещали друг другу раскурить ее в День Победы. И вот она легла на серебряный поднос, покрытый красным бархатом, и к ней потянулись руки счастливых людей...

Примечания

{1}Баграмян И. Х. Так начиналась война. М., 1977, с. 59, 60.

{2}Пост ВНОС - воздушного наблюдения, оповещения и связи.

{3}Центральный архив Министерства обороны СССР (далее ЦАМО), ф. 319, оп. 4798, д. 4, л. 42.

{4}ЦАМО, ф. 319, оп. 4820, д. 46, л. 95.

{5}Вершинин К. А. Четвертая воздушная. М., 1975, с, 136.

{6}ЦАМО, ф. 319, оп. 4818, д. 17, л. 8-14.

{7}ЦАМО, ф. 319, оп. 4798, д. 47, л. 52.

{8}ЦАМО, ф. 319, оп. 4798, д. 81, л. 124.

{9}ЦАМО, ф. 319, оп. 142196, д. 16, л. 24.

{10}Вершинин К. А. Четвертая воздушная, с. 229.

{11}ЦАМО, ф. 319, оп. 4798, д. 7, л. 109.